سلسلۂ مطبوعات اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن (٥)

عربوں کی جہازرانی

(ترمیم و اضافے کے ساتھ)

از

سید سلیمان ندوی

ناشر:
اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن بمبئی

[بار دوم]   [قیمت ٦ روپے

سلسلۂ مطبوعات اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن (۵)

عربوں کی جہازرانی

(ترمیم و اضافے کے ساتھ)

از

سید سلیمان ندوی

ناشر:

اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن بمبئی

بار دوم]

[قیمت ٦ روپے

ملنے کا پتہ

دارالمصنفین، شبلی منزل
اعظم گڈھ (یو - پی)

پیش لفظ

علامہ سید سلیمان ندوی کے ان خطبات کا مجموعہ «اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن»، بمبئی کی طرف سے پہلی بار ۱۹۳۵ع میں معارف پریس، اعظم گڈھ سے شائع کیا گیا تھا، اور اب تئیس سال کے بعد اس کا نیا ایڈیشن پیش کیا جارہا ہے.

پہلے ایڈیشن میں مصنف نے خطبات کے اخیر میں ایک تتمہ کا اضافہ کیا تھا جس میں انہوں نے بعض ایسے بندرگاہوں کے نام درج کئے جو انہیں بعد کو ملے تھے. اس نئے ایڈیشن میں مطالعہ کی سہولت کے پیش نظر ان بندرگاہوں کا بیان مناسب مقامات پر شامل کردیا گیا ہے.

اس نئے ایڈیشن کی ایک اور امتیازی خصوصیت یہ ہے کہ ضمیمہ میں فاضل مصنف کا مضمون «عرب وامریکہ» بھی درج کردیا گیا ہے. یہ مضمون ان کے خطبات کا ایک حصہ تھا لیکن کتاب کی اشاعت کے وقت چونکہ ان کی تحقیقات مکمل نہیں ہوئی تھیں اس لئے انہوں نے پہلے ایڈیشن میں اسے شائع نہیں کیا. بعد میں یہ مضمون معارف بابت مارچ اور اپریل ۱۹۳۹ع میں چھپا.

دوسرا ضمیمہ ان خطبات پر ڈاکٹر حمیداللہ ایم. اے. پی. ایچ. ڈی. سابق استاد فقہ، جامعہ عثمانیہ، حیدرآباد، دکن کا استدارک ہے جو رسالہ معارف کی جلد ۳۷ کے شمارہ ۵ اور ۶ میں شائع ہوا تھا. جلد ۳۸ کے شمارہ ۲ میں فاضل مضمون نگار نے اپنے استدراکی مضمون کی کچھ تصحیح بھی شائع کی، ان کی روشنی میں اصل مضمون میں ترمیم واصلاح کر دی گئی ہے.

ہم ادارہ دارالمصنفین کے شکر گذار ہیں کہ انہوں نے ان مضامین کو نئے ایڈیشن میں شامل کرنے کی اجازت مرحمت فرمائی.

ہمیں اس بات کا افسوس ہے کہ کتاب میں طباعت کی بعض غلطیاں رہ گئی ہیں. غلطنامہ کتاب میں درج ہے ناظرین تصحیح فرمائیں.

اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن
۸ شیفرڈ روڈ، بمبئی ۸

سید شہاب الدین دسنوی
(معتمد اعزازی)

فہرست مضامین

مضمون	صفحہ
تمہید (بمبئی کی دعوت)	١
موضوع (عربوں کی جہازرانی)	١
ملک عرب کا قدرتی موقع	٢
عہد جاہلیت میں عربوں کی جہازرانی	٣
بحریات کے عربی الفاظ	٤
عربی اشعار میں بحریات	١٩
قرآن پاک میں بحریات	٢٤
عہد نبوت میں عربوں کے بحری سفر	٤٠
عہد خلافت راشدہ میں	٤٣
نیل اور قلزم کو ملا دینا	٤٥
نہر سوئز کا تخیل	٤٥
جار	٤٧
ابلہ	٤٧
بصرہ	٤٨
عہد عثمانی	٤٨
عہد بنی امیہ میں	٥٠
ہندوستان پر بحری حملہ	٥٢
عہد بنی عباس میں	٥٣
بصرہ	٥٦
سیراف	٥٧
عدن	٥٧
صُحار	٥٧
شحر، قیس، بحرین، ہرمز، جدہ، جار	٥٨
شہر قلزم، ابلہ	٥٩
غلافقہ	٥٩
عیذاب	٦٠
مشرقی تجارتی جہازونکے راستے	٦٠
ہندوستان کے بندر	٦٦
افریقی سواحل	٦٧
بحر روم	٦٨
فاطمیہ بحر روم میں	٦٩
سسلی میں	٧٠
اندلس کے بندرگاہ	٧٠
اشبیلیہ	٧١
دانیہ	٧٢
وہران	٧٢
افریقیہ کے بندرگاہ	٧٣
مصر کے بندرگاہ	٧٤
بحر روم کے جنگی بیڑے	٧٥

مضمون	صفحه
مارٹن ہارٹ مین کی غلطی	٨٠
عربوں کو سمندروں کا علم	٨٠
سمندروں کی پیمائش	٩٧
بحر بیرنگ	٩٨
ہر سمندر کے الگ الگ جہازراں	١٠١
عرب جہازرانوں کی علمی تحقیق	١٠٥
جزائر بحر محیط	١١٠
جزائر بحر چین	١١٢
فلپائن	١١٢
نامعلوم جزیرہ	١١٣
مدگاسکر (قنبلو)	١١٣
واسکو ڈی گاما کا عرب رہنما	١١٣
بحری نقشے	١١٩
لائٹ ہوس اور میل کے نشان	١٢٢
ستاروں، ہواؤں، اور جغرافیہ کی کتابیں	١٢٤
قطب نما	١٢٦
دوسرے فلکی آلات	١٣٧
جہازوں کے نام	١٤٠
جہاز سازی اور اس کے کارخانے	١٤٠
مصنوعی بحری لڑائی	١٤٢
ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا	١٤٢
جہازوں کے افسر اور عملہ	١٤٣
جہاز و جہازراں	١٤٤
بحر ہند و عرب کے راستے اور بندر	١٥١
عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ	١٥٢
عربوں کی بحری تصنیفات	١٥٣
(ضمیمہ الف) عرب و امریکہ	١٦٤
(ضمیمہ ب) عربوں کی جہازرانی پر استدراک	٢٠٣
غلطنامہ	

عربوں کی جہازرانی

بسم اللہ الرحمن الرحیم

تمہید مجھے نہایت خوشی ہے کہ مدراس و الہ آباد کے بعد آج ہندوستان کے سب سے بڑے معمورہ (بمبئی) میں علمی خطبات کے ایک نئے سلسلہ کا آغاز میرے بیان سے ہورہا ہے، جس وقت پہلے پہل اس قسم کے خطبہ دینے کی خواہش کا مجھ سے اظہار کیا گیا تھا تو میں نے اس کے لئے « پارسی علوم و ادبیات اور مسلمان » کا عنوان پسند کیا تھا، کہ بمبئی کی رونق اسی نور سے ہے، مگر بعد کو آخری منظوری کی اطلاع ایسے تنگ میں ملی، کہ دو ہفتوں سے زیادہ کا موقع نہ تھا، یہ محدود وقت ایسے اہم موضوع کی تحقیقات و تلاش کے لئے بالکل ناکافی تھا، اس لئے ایران سے خلیج فارس کے راستہ عرب کے سواحل اور بندرگاہوں پر چلا آنا پڑا، آیندہ انشاءاللہ کبھی موقع ملا تو اُس ہمیشہ بہار سرزمین (ایران) کی سیر بھی کی جائے گی،

موضوع موجودہ سلسلۂ تقریر کا موضوع « عربوں کی جہاز رانی، اور اُن کے بحری اکتشافات » ہے،

بمبئی کی مناسبت کو سامنے رکھ کر جو ہمارے ملک کا سب سے بڑا بندرگاہ اور شاید ایشیا کا دوسرا بحری شہر ہے، اور اپنے موقع کے

لحاظ سے وہ باب العرب ہے، اور ایک زمانۂ دراز سے یعنی اُس وقت سے جب بمبئی کا پتہ بھی نہ تھا، تھانہ[1] کا بندر گاہ عربوں کا بحری مرکز اور مرجع بنا ہوا تھا، اس لئے یہ نامناسب نہ ہوگا کہ اس مقام میں کھڑے ہوکر، اس قوم کی پچھلی تاریخ کا وہ باب دُہرایا جائے، جس سے اس مقام کے ساتھ اس قوم کی محبت کی پرانی داستان تازہ ہوسکے،

ملک عرب کا قدرتی موقع عرب ایک ایسا ملک ہے، جو تین طرف دریاؤں سے گھرا ہے، ایک طرف خلیج فارس، دوسری طرف بحر ہند، تیسری طرف بحر حبش یا بحر احمر یا قلزم، اسی لئے عرب اپنے ملک کو جزیرہ کہتے ہیں، پہلی دوسری صدی ہجری کے ادبیات میں اس کو عموماً «جزیرۃ العرب» کا خطاب دیا گیا ہے اور اس کے سمندروں کی حد بندی کی گئی ہے[2]۔

سب کو معلوم ہے کہ یمن اور دوسرے ساحلی صوبوں کو چھوڑ کر عرب ایک خشک، بے آب و گیاہ اور بنجر ملک ہے، ایسے ملک کے باشندے فطرۃً تجارت پیشہ بننے پر مجبور ہیں، چنانچہ جب سے عربوں کی تاریخ کا پتہ چلتا ہے، اُن کی تجارتی حیثیت بھی اُن کے ساتھ ساتھ نمایاں نظر آتی ہے، چنانچہ حضرت مسیح سے تقریباً ڈیڑھ دو ہزار برس پہلے حضرت یوسف کو جس کاروان تجارت نے مصر پہنچایا تھا وہ عرب ہی تاجر[3] تھے، الغرض نامعلوم عہد سے اپنی بری اور بحری تجارت میں مصروف، اور اونٹوں کی قطار کے ساتھ ساتھ آس پاس کے ملکوں میں چلتے پھرتے نظر آتے ہیں، ان واقعات کی تفصیل کے لئے ناظرین کو میری تالیف ارض القرآن کے مختلف باب، خصوصاً تجارت العرب قبل الاسلام، سبائے یمن، بنو اسماعیل

---

[1] فتوح البلدان بلاذری ٤٣٢، لیڈن،

[2] دیکھو ترمذی باب لایبقی فی الجزیرۃ دینان اور یاقوت کی معجم البلدان لفظ جزیرۃ العرب

[3] سفر تکوین ٣٧_٢٥،

اور اصحاب الفیل، اور میری تازہ تالیف «عرب و ہند» کا تجارتی باب مطالعہ کرنا چاہئے،

اس موقع پر مجھے عربوں کی تجارت سے زیادہ عربوں کی جہازرانی سے تعلق ہے، یہ ظاہر ہے کہ دنیا کے بڑے بڑے ملکوں سے عرب کی وابستگی سمندروں ہی کے راستے تھی اور ہے، اس کے اور ہندوستان کے بیچ میں بحر ہند حائل تھا، ایران کا ایک گوشہ دریا ہی کے ذریعہ اُس سے پیوستہ تھا، حبش کا راستہ جو عربوں کی تجارت کی سب سے بڑی منڈی تھی، سمندر ہی سے طے ہوتا تھا، بحر ہند کے بعد بحر چین سے گذر کر ہی چینی مصنوعات تک اہل عرب پہنچ سکتے تھے، اور شام سے بحر روم تک پہنچ کر رومی تاجروں سے ملتے تھے، عرب کے سر سبز اور زرخیز صوبے بحرین، یمامہ، عمان، حضر موت، یمن سب ساحل ہی پر واقع ہیں، ان طبعی اسباب سے عربوں کا جہاز راں قوم بننا ضروری تھا،

عہد جاہلیت میں

اب سوال یہ ہے کہ عربوں کی دوسری ترقیوں کی طرح اُن کی جہاز رانی بھی اسلام کے بعد شروع ہوئی، یا پہلے بھی تھی؟ ایسے شواہد موجود ہیں، جن سے ثابت ہوتا ہے کہ عربوں کو اس فن میں اسلام سے پہلے بھی درک تھا، البتہ اسلام نے آکر جہاں اُن کے ہر قسم کے قویٰ کو نشو و نما اور ترقی بخشی، وہیں، اُن کی بحری جرأت و ہمت کو بھی بڑھا دیا، اور اپنے پرچم کے زیر سایہ اُن کو دنیا کے تمام گوشوں میں پہنچا دیا،

عہد جاہلیت میں عربوں کی جہاز رانی اور بحری سفر کے شواہد تین ماخذوں سے فراہم کئے جا سکتے ہیں، ۱ عربوں کا لغت، ۲ اُن کی شاعری، اور ۳ ان کا صحیفۂ آسمانی، اِن تینوں نہایت ہی قدیم ماخذوں سے یہ دعویٰ پایۂ ثبوت کو پہنچتا ہے، کہ عرب ہمیشہ سے جہاز راں اور دریا پیما قوم تھی،

یہ کھلی ہوئی بات ہے کہ جس قوم میں جس چیز کا مذاق اور رواج ہوگا اسی کے لئے اُس کی قدیم زبان میں کثرت سے الفاظ موجود ہوں گے، اور جس مفہوم کا تخیل ہی اُس کو نہیں اس کے لئے اُس کے لغت کے ذخیرہ میں الفاظ کہاں سے آئیں گے؟ عربی زبان میں جہاز رانی، بحری سفر، جہاز اور کشتی کے الفاظ بہتات کے ساتھ پائے جاتے ہیں، ساتھ ہی اُن میں بعض الفاظ غیر زبان کے معلوم ہوتے ہیں، جن سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ عربوں کے بحری تعلقات، کس کس قوم سے تھے،

۱۔ لغاتِ عرب،

دریا اور سمندر کے عربی نام

عربی زبان میں 'بحر، دریا اور سمندر دونوں کو کہتے ہیں اسی طرح 'یم، کا لفظ بھی دونوں معنوں میں آیا ہے، قرآن نے رود نیل (طه ـ ۲) اور بحر احمر (طه ـ ۲) دونوں پر اس کا اطلاق کیا ہے قاموس سمندر کے معنی میں ہے، اِسی سے عربی کے مشہور لغت نویس مجد الدین فیروز آبادی المتوفی سنہ ۸۱۷ ھ نے اپنے لغت کی کتاب کا نام القاموس المحیط رکھا، اور وجہ یہ بتائی لانّہ البحر الاعظم، اس لفظ کا ماخذ قمسٌ ہے، جس کے معنی غوطہ لگانے کے ہیں، قموسٌ اس گہرے کنویں کو کہتے ہیں، جس میں ڈول ڈوب جائے، قمّیسٌ سمندر کو کہتے ہیں، اس کی جمع قمامیسٌ ہے، اسی لفظ کی دوسری صورت قومسٌ ہے، ایک اور لفظ قلمّسٌ ہے، جس کے معنی بھی اس کنویں اور دریا کے ہیں جس میں پانی بہت ہو، خضمّ دریا اور خضرمٌ سمندر (البحرالغطمطم) کو کہتے ہیں، (دیکھو قاموس اللفیروز آبادی) شاید مزید تلاش سے اس کے لئے اور بہت سے الفاظ مل جائیں، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کو دریا اور سمندر کتنے محبوب ہیں، اور اُن کے لئے انہوں نے لفظ بنائے ہیں،

کشتی اور جہاز کے الفاظ

قدیم عربی زبان میں کشتی اور جہاز کے لئے عام طور سے دو لفظ بولے گئے ہیں، سفینۃ؏ اور فلک؏، عرب کے قدیم شاعروں نے زیادہ تر سفینۃ اور قرآن نے زیادہ تر فلک کا استعمال کیا ہے، یہ دونوں خالص عربی لفظ ہیں، سفن کے معنی بسولے (تیشہ) سے لکڑی چھیلنے کے ہیں، سفین و سفینۃ کے معنی بسولے سے چھیلی ہوئی لکڑی، اس سے ظاہر ہے، کہ کشتی کا نام سفینۃ کیوں پڑا، فلک؏ کے معنی سمندر کی موج کے ہیں، اسی سے فُلک بمعنی جہاز کو شاید کوئی تعلق ہو،

قدیم عرب شعراء میں طرفہ اور اعشی نے ایک اور لفظ بوصیّ؏ کشتی کے معنی میں استعمال کیا ہے، مگر اہل لغت نے تصریح کی ہے کہ یہ فارسی لفظ بوزی کا معرب ہے، انہی دونوں نے بڑی کشتی یعنی جہاز کے لئے ایک اور لفظ خلیّۃ بھی استعمال کیا ہے، قرآنِ پاک میں جہازوں کے لئے ایک لفظ واحد کی صورت میں جاریۃ (الحاقہ ۔ ١) اور جمع کی صورت میں جواری (شوریٰ ۔ ٤ و رحمان ۔ ١) آیا ہے اُس کے معنی رواں اور چلنے والی کے ہیں،

بڑے بڑے جہازوں کے ساتھ خطرہ کے وقت کے لئے یا زائد سامانوں کی باربرداری کے لئے جو چھوٹی کشتیاں ساتھ ہوتی تھیں، اُن کو قارب کہتے تھے، القارب السفینة الصغیرة مع اصحاب السفن الکبار الجریة کالجنائب لھاتستخف لحوائجھم (لسان العرب) اس کی جمع قوارب اور اقرب ہے، حدیث دجال میں ہے،

فجلسوا فی اقرُب السفینة — تو جہاز کی ساتھ والی چھوٹی
(صحیح مسلم ذکر دجال) — کشتیوں میں بیٹھے،

عباسیوں کے زمانہ میں بہت سے نئے الفاظ کشتی کے معنوں میں بولے گئے

ہیں، ابوعلی محسن تنوخی المتوفیٰ سنہ ٣٨٤ھ نے اپنی کتاب نشوار المحاضرہ میں دجلہ کی امیرانہ سواری کی کشتی کو جابجا طیّار[1] کے نام سے یاد کیا ہے، اور زورق[2] کا ذکر بھی کیا ہے، جو چھوٹی سی تفریحی کشتی ہوتی تھی، اسی طرح ایک اور لفظ سنبک و سنبوک، سنبوق پیدا ہوا جو خفاجی (گیارہویں صدی) کے قول کے مطابق چھوٹی کشتی کو کہتے ہیں، جس کو اہل حجاز خاص طور سے کام میں لاتے ہیں، انھی معنوں میں معدی جسکی جمع معادی ہے، چھوٹی سی کشتی کو کہتے ہیں[3]۔

جہاز رانی اور جہاز راں عربوں میں جہازرانی کے لئے سب سے عام لفظ ملاحۃ کا ہے، کہتے ہیں کہ چونکہ سمندر کا پانی کھاری اور نمکین ہوتا ہے، اور عربی میں کھاری اور نمکین کو ملْح کہتے ہیں، اس لئے سمندر کے پانی سے نمک بنانے والے کو اولاً ملاح کہا گیا، پھر سمندر میں جانے والے کو ملاح کہنے لگے اور اس سے فعالۃ کے وزن پر ملاحۃ جہاز رانی کے پیشہ کو کہنے لگے، دوسرا لفظ اس کے لئے سفانۃ ہے، جو ظاہر ہے کہ سفینۃ سے بنا ہے، اسی سے جہاز راں کو ملاح اور سفان کہتے ہیں، بحار کا لفظ بھی بولتے ہیں، جو بحر سے بنایا گیا ہے۔

خلیج فارس کے عرب جہاز رانوں میں بعد کو ایک لفظ ناخوذۃ کا مستعمل ہوا ہے، اس کی جمع نواخذۃ بنائی گئی ہے، یہ لفظ ہندی فارسی ترکیب سے بنا ہے، جس کو ہم «ناخدا» کے لفظ سے جانتے ہیں، یہ «ناؤ خدا» یعنی خدائے ناؤ کی مقلوبی ترکیب ہے، اسی طرح بحر روم کے عرب بحریوں میں جہاز چلانے والے کے لئے نوُتی کا لفظ مستعمل ہے، یہ لفظ شعرائے

---

[1] نشوار صفحہ ١٦ و صفحہ ٣٩ طبع مارگولیتھ۔ [2] نشوار صفحہ ٣٦، طبع مارگولیتھ۔ [3] شفاء الغلیل۔

جاہلیت (اعشی) اور صحابہ رضی اللہ عنہ کے زمانے میں ہم کو ملتا ہے ، (لسان العرب فی کلام ابن عباس) اہل لغت اس کے معنی یہ بتاتے ہیں ،

و النوتی الملاح الذی یدبر السفینۃ ، نوتی ، ملاح جو جہاز کا پورا انتظام کرتا ہے ،

اس لفظ کو عربی وزن میں کرکے نوات کی صورت میں بھی بولا گیا ہے ، ایک آیت کی تفسیر میں حضرت ابن عباس رضی اللہ عنہ سے مروی ہے ،

انھم کانو انواتین ای ملاحین وہ لوگ نوات یعنی ملاح تھے
(لسان العرب)

یہ لفظ گو عربی میں قدیم زمانے سے مستعمل ہے مگر یہ خالص عربی نہیں ، جوہری نے صحاح میں تصریح کی ہے کہ یہ اہل شام کا محاورہ ہے ، (دیکھو صحاح میں لفظ نوت) و ھومن کلام اھل الشام ، اس سے پتہ چلتا ہے کہ رومی راستہ سے یہ لفظ شام ہوکر عرب میں آیا ہے ، یہ اصل میں لاطینی لفظ NAUTIANS ہے جس سے فرنچ میں NAUTIQUE اور انگریزی میں نیوی NAVY نیویگیشن NAVIGATION نیول NAVAL نائیکل NAUTICAL وغیرہ لفظ بنے ہیں ،

لیکن کیا ہمارا ہندی «ناؤ» ان لفظوں کی اصل نہیں بن سکتا ؟

جنوبی ہندوستان میں ایک شریف عربی النسل قوم نائت اور نوائت آباد ہے ، خیال ہوتا ہے کہ وہ ان ہی نواتین یعنی عرب جہاز رانوں کی اولادیں ہیں ، جو بعد کو سواحل ہند پر آباد ہوگئی تھیں ،

اس سلسلہ میں ایک عجیب و غریب لفظ خلاسیؔ ہے جس کو ہم غلطی سے خلاصی سمجھتے ہیں ، اور جہازوں کے ادنیٰ ملازموں اور ملاحوں پر اس کا اطلاق کرتے ہیں ، خلس عربی میں ملے جلے سیاہ و سپید کو کہتے

ہیں، اور اس سے خلاِسیؑ اُس بچہ کو کہتے ہیں، جس کی ماں کالی اور باپ گورا، یا باپ کالا، اور ماں گوری ہو، لسان العرب میں ہے، والخلاسی الولد بین ابیض وسوداء اوبین اسود وبیضاء وقال الازہری سمعت العرب تقول للغلام اذا کانت اُمہ سوداء وابوہ عربیا فجاءت بولدبین لونیہما غلام خلاسیؑ والانثیٰ خلاسیّۃ، یعنی ماں حبشن ہو اور باپ عرب ہو، یہ گویا عربوں کے دور ترقی میں اس قسم کا لفظ تھا جو آج کل کی اصطلاح میں «یوریشین» کا ہے، اس تشریح کے بعد اس حقیقت کو سامنے رکھئیے کہ عربوں کے جہازات میں ادنیٰ ملازمین ہمیشہ حبشی رہتے تھے، اور عرب حبشنوں کو گھروں میں باندی بنا کر رکھتے تھے، اور ان سے اولادیں ہوتی تھیں، اور وہ جہاز کے کاموں پر لگائے جاتے تھے، وہ «خلاسی» کہلاتے تھے،

ملاّح کے لئے ایک اور لفظ عربی میں دارِیؑ ہے، یہ لفظ اتنا پرانا ہے کہ حضرت علی رضی اللہ عنہ کے کلام میں واقع ہے، کانّہ قِلعُ داریّ دارِی کے معنی ہیں الملاّح الّذی یَلیِ الشّراع، وہ ملاّح جو جہاز کے بادبان (پال) کا انتظام کرتا ہے، ملاّح کے لئے ایک اور لفظ صاریؑ بھی عربی میں ہے جو اعشی میمون کے ایک قصیدہ میں آیا ہے،

بعد کی عربی زبان میں رُبّان کا لفظ جہاز کے کپتان کے لئے عام طور پر بولا گیا ہے، بہ ظاہر قیاس ہوتا ہے کہ یہ عربی لفظ ربؑ بہ معنی مالک و آقا سے نکلا ہے، پرانی عربی میں اس کے معنی کل کے ہیں، مگر عجب نہیں کہ یہ فارسی لفظ «رہبان» کی تعریب ہو، یعنی وہ شخص جو یہ دیکھتا ہے کہ جہاز ٹھیک راستہ پر چل رہا ہے، جیسے دیدبان کا لفظ خالص فارسی ہے، اور عرب جہاز رانوں میں عام طور سے مستعمل ہے، جہاز کے بلند ستون پر ایک چھوٹا سا صندوق سا بنا رہتا تھا، اُس پر ایک آدمی بیٹھ کر جہاز کا سامنا دیکھتا رہتا تھا کہ سامنے سے کوئی دوسرا جہاز،

یا طوفان، یا پہاڑ یا کوئی اور آفت تو نہیں آ رہی ہے ، اس کو دید بان کہتے تھے ،

عباسی عہد کے جہاز راں، جہاز کے عملہ کی دو قسمیں کرتے تھے، معمولی ملاحوں اور خلاسیوں کو اصحابُ الارجُل (پاؤں والے یعنی ماتحت) اور بڑے افسروں کو رؤساء[1] (سر والے یعنی افسر) کہتے تھے، اس کا واحد رئیس ہے، جو بعد کو بگڑ کر ریّس ہوگیا، اور جس کے معنی جہاز کے کپتان کے ہیں عربی زبان کا آخری لفظ جو اس معنی میں نویں دسویں صدی ہجری میں استعمال ہوا ہے وہ معلّم[2] ہے، اس معنی میں ایک کم استعمال لفظ راز ہے، جس کی دوسری شکلیں رائز اور ریز ہیں، یہ روز سے مشتق ہے، جس کے معنی تجربہ، اور صنعت گری[3] کے ہیں ،

بندرگاہوں کے لئے الفاظ

بندرگاہ کے لئے عربی میں سب سے پرانا لفظ مرفأ ہے جو رفأ سے مشتق ہے، جس کے معنی کشتی ٹھہرانے کے ہیں مینا کا لفظ اس معنی میں بعد کو آیا ہے جس کی جمع موانی ہے، ممکن ہے کہ یہ لفظ انأ سے مشتق ہو ، جس کے معنی ٹھہراؤ (تثبت و وقوف) کے ہیں، یہ لفظ تیسری صدی ہجری کی کتابوں میں ملتا ہے (کتاب البلدان یعقوبی الموجود سنہ ٢٧٧ھ صفحہ ٣٣٨) اور آج کل بھی بولا جاتا ہے ،

اِسکلہ کا لفظ اس معنی میں لاطینی سے آیا ہے،

بندر کا لفظ فارسی سے عربی میں آیا ہے،

سمندر کے گوشہ کو خور اور خلیج کہتے ہیں ،

---

[1] مروج الذہب مسعودی جلد ١ صفحہ ٢٨٢ ، پیرس [2] الفوائد فی علم البحر و القواعد ابن ماجد سعدی صفحہ ٤٢ پیرس، [3] لسان العرب و شفاء الغلیل ،

سواحل ساحل بحر کے لئے قدیم لفظ جد ہے ، اسی سے حجاز کے مشہور ساحلی شہر کا نام جدّۃ ہے ، اس کے بعد شطّ اور شاطئ کے الفاظ ہیں، اور ساحل تو مشہور عام ہے، ضُفّۃ، سیف، عبر اور جیزہ بھی ان ہی معنوں میں ہیں ، لفظ عراق کے معنی اُس شاداب چراگاہ کے ہیں جو ساحل پر واقع ہو (لسان العرب) خفاجی نے شفا الغلیل میں جو گیارھویں صدی کی تصنیف ہے، ساحل کے لئے ایک لفظ مہرقان کا ذکر کیا ہے، (صفحہ ١٨٠)

جہاز رانی کے عربی الفاظ ہم ذیل میں وہ تمام عربی الفاظ لکھتے ہیں، جو جہاز رانی کے متعلقات میں ہیں ، جس سے اندازہ ہوگا کہ اس قوم نے کہاں تک اس میں وسعت پیدا کی تھی،

لفظ	معنی
إقلاع	بادبان کھولنا، روانہ ہونا،
إنشاء	بادبان اُٹھانا،
اشراع	ایضاً
إرفاء	بندر پر جہاز ٹھہرانا،
إرساء	لنگر ڈالنا،
جذف	ڈانڈے سے کشتی کھینا،
جدف	ایضاً
مجداف	ڈانڈ، پاکھر، جن ڈنڈوں سے کشتی کھیتے ہیں،
مِجذاف	ایضاً
مردی	ایضاً
مِقذف	ایضاً

لفظ	معنی
مِقذاف	ڈانڈ. پاکھر، جن ڈنڈوں سے کشتی کھیتے ہیں،
سُکّان	پتوار، دنباله، کشتی،
کوثد	ایضاً
قِلع	بادبان،
شِراع	ایضاً
جُلّ	ایضاً
طائق	کشتی کے دو تختوں کے درمیان کی جگہ، مابین خشتبین من السفینة،
دَقل	کشتی کا وہ بلاّ جس میں بادبان بندھتا ہے،
صاری	ایضاً
قَلس	کشتی رسّا،
جؤجؤ	کشتی کا اگلا حصہ،
دِسار	وہ ڈوری یا کیل جس سے جہاز کے تختوں کو جوڑتے ہیں،
مسمار	کیل،
سمر	جہاز کے تختوں کو جڑنا،
خزر	جہاز کے تختوں کو سینا،
قلف	تختوں کو سینا اور درازوں میں تارکول بھرنا،
لوح	جہاز کا تختہ،
مِلاح	باد موافق،
شحن	جہاز کو سامان سے بھرنا،
زیار	رسّا،

لفظ	معنی
مخر	جہاز کا پانی کی سطح کو پھاڑنا،
سابور و صابور و صبر	وہ بوجھ جس سے جہاز کو بوجھل کرتے ہیں، مایثقل به السفینة (شفاء الغلیل خفاجی)

نئے الفاظ یہ تمام وہ الفاظ ہیں جو خالص عربی زبان کے ہیں اور قدیم ہیں، اسلام کے بعد جب عربوں کی جہاز رانی نے ترقی کی تو بہت سے نئے الفاظ پیدا ہوگئے، مثلاً خطف جہاز کھول کر روانہ ہونا، سلیمان تاجر (سنہ ۲۲۵ھ) اپنے سفر نامہ میں کہتا ہے،

> هذه کلمة یستعملها اهل البحر
> یعنی یقلعون الیٰ موضع
> (صفحه ۱۵ پیرس)
>
> اس لفظ کو جہاز والے بولتے
> ہیں، اس کے معنی میں کہ کسی
> دوسری جگہ کیلئے روانہ ہوئے،

اس لفظ کے قدیم معنی «جھپٹنے» کے ہیں، اسی طرح اِقلاع کو جو بادبان کھولنے کے معنی میں تھا، جہاز چلانے کے معنی میں بولنے لگے، عذب کے معنی میٹھے پانی کے ہیں، اس سے استعذاب بنایا، معنی یہ کہ جہاز میں «میٹھا پانی بھرلینا» (سلیمان صفحہ ۱۵) ساحل کے معنی میں ایک اور نیا لفظ بار شاید سنسکرت یا فارسی سے آیا ہے، سلیمان، مدراسی سواحل کے ذکر میں ایک مقام کلاہ بار کا ذکر کرتا ہے، پھر کہتا ہے،

> والساحل کل یقال له بار
> (۱۸)
>
> اور کل (؟) ساحل کو بار
> کہتے ہیں،

فارسی لغت نویسوں نے اس کے معنی «انبوہ اور جمعیت» کے لکھے ہیں (دیکھو فرہنگ جہانگیری) مگر لفظ رودبار اور جوئبار ادھر اشارہ کرتے ہیں، پھر افریقہ کی سمت «زنجبار» جنوبی ہندوستان میں ملیبار، کلاہ بار،

ساحلی ملکوں اور شہروں کے ناموں کا جز ہے، منسکرت کا واڑ جیسے کاٹھیاواڑ، کارواڑ بھی شاید انہی معنوں میں ہو،

بحر روم اور بحر ہند کے اصطلاحات میں فرق

بحر روم اور بحر ہند کے اصطلاحات میں بھی فرق تھا، مثلاً بادبان والے بڑے ستون کو خلیج فاوس اور بحر ہند والے دقل کہتے تھے اور بحر روم والے صاری،

وتسمیہ ارباب المراکب فی بحر	بحر چین وغیرہ میں جہاز والے
الصین وغیرہ الدقل و تسمیہ	اس کو دقل اور بحر روم کے
رجال البحر الرومی الصاری	لوگ اُس کو صاری کہتے ہیں،
(ضمیمۂ مسعودی در سفر نامہ ابوالحسن سیرافی صفحہ ۱۹۶)	

تعبیہ کے پرانے معنی میں سامان کرنے ہیں، پھر فوج کے درست کرنے کے معنوں میں آیا، بعد کو جہاز کو سامانوں سے بھر کر تیاری کرلینے کے معنی میں استعمال کیا گیا، (سلیمان ۱۵) اسی طرح نجل کے قدیم عربی معنی پھینکھنے کے ہیں، پھر جہاز کو سامان و اسباب سے خالی کرنے کے معنی میں بولنے لگے، (عجائب الہند ابن شہریار صفحہ ۱۶) رُکاب جمع راکب بمعنی سوار ہر سوار کے لئے بولتے تھے، بعد کو خاص جہازی مسافروں کے معنی میں اطلاق کیا گیا، اسی طرح مرکب (بمعنی سواری) کو جہاز کے لئے خاص کر لیا گیا، خبّ پہلے گھوڑے کے دوڑنے کو کہتے تھے، بعد ازیں وہ طوفان باد کے معنی میں مستعمل ہوا، (عجائب صفحہ ۱۴۲ و ۱۴۶)

تیسری صدی کا بحری سیاح ابوالحسن سیرافی اس لفظ کی تفسیر کرتا ہے،

و تفسیر الخبّ الشدۃ	اور خب کے معنی سمندر میں
العظیمۃ فی البحر (۱۹۵)	بڑی شدت کے ہیں،

دخیل الفاظ بہت سے الفاظ غیر زبانوں سے آ کر داخل ہوگئے، چنانچہ خلیج فارس والوں میں فارسی، بحر ہند کے جہاز رانوں میں ہندی، چینی جہاز رانوں میں چینی، بحر روم جہازیوں میں رومی و لاطینی الفاظ اور اصطلاحات پھیلے، ذیل میں ہم مثال کے لئے چند الفاظ لکھتے ہیں،

فارسی

لفظ	معنی	اصل
زورق	چھوٹی کشتی	زورہ
رُبّان	کپتان یا پائلاٹ	رہبان
رهنانج - رهمانی،	جہاز کے راستوں کا نقشہ،	رہنامہ
ناخوذة	نا خدا ،	نا خدا
سنبوک، سنبوق، سنبک	چھوٹی کشتی،	سنبوذہ
فرواز	کشتی کا کنارہ،	پرواز
انجر، لنجر	لنگر،	لنگر
دیدب، دیدبان	دیدبان ،	دیدبان

ہندی

دُونیج	چھوٹی کشتی،	ڈونگی
بارجہ و بیرجہ	جہازوں کا بیڑہ،	بیڑہ
هُوری	چھوٹی کشتی	ہوڑی
بلنج	جہاز کا کمرہ،	پلنگ
جوش	بادبان کا رسا،	
کنبر،	ناریل کی چھال کا رسا،	
بانانی	ہندی سوداگر، پھر جہاز کے عام مسافر	بنیا

ایک قدیم لغت نویس ابن دُرید (المتوفی سنہ ۳۲۱ھ) نے اپنی جمہرۃ اللغۃ میں ایک لفظ سابجۃ لکھا ہے، جس کے معنی یہ دئے ہیں،

السابجة قوم من الهند يستاجرون	سابجہ ہندوستان کی ایک قوم
للقتال فی السفن	جو جہازوں میں لڑائی کے لئے
(۳۔ صفحہ ٥٠٤)	نوکر رکھی جاتی ہے،

«سابجہ» کی ہندی اصلیت نہیں معلوم،

چینی

چینی زبان کا ایک لفظ جُنک ہے، جس کو ابن بطوطہ نے چین کے جہازوں کے ذکر میں جب وہ جنوبی ہند سے چینی جہاز پر سوار ہوا ہے، استعمال کیا ہے، اس کے معنی بڑے جہاز کے ہیں، دوسرا لفظ زوّ ہے جو چینی زاو ہے، یہ ایک قسم کی کشتی ہوتی تھی،

یونانی اور لاطینی

لفظ	معنی	اصل
اوقیانوس،	محیط اعظم،	ایکیانوس
اِسطم،	قعر دریا،	اسٹوما،
جربیا،	جہاز میں شمالی ہوا	گرپیاس
جون،	خلیج،	گونیا
سطام،	کشتی کا اگلا حصہ،	اسٹوما
شلاریہ،	ایک قسم کی کشتی،	سلریان
طونس،	کشتی کا رسّا	ٹونس
قرطیل،	خاکنائے،	اکروٹیریان
فوقور،	بڑی کشتی،	کرکورس

لفظ	معنی	اصل
قریّة	بادبان کا تھمب ،	کیریا
قیر ،	تار کول یا وہ روغن جس سے جہاز کے تختے طلا کئے جاتے تھے ،	کیروس
عدولیة	کشتی	اڈولس
نُول ، ناولون	جہاز کا بوجھ اور کرایہ	ناؤلان
نوتی	ملاّح	ناؤٹیس
کمپاص[1]	بحری راستوں کا نقشہ	کمپاس

یہ تمام الفاظ رومیوں کے ذریعہ سے عربوں تک پہنچے ، اور ان کو انھوں نے بےتکلف استعمال کیا ،

جنگی جہازوں کے لئے الفاظ

جنگی جہازوں کا ذکر میں نے قصداً نہیں چھیڑا ہے کہ وہ ایک مستقل بحث ہے ، تاہم اس سلسلہ میں چند الفاظ یہاں کہہ دینا چاہتا ہوں ، عربوں نے جنگی جہازوں کا سامان رومیوں سے لیا ، اس لئے اس میں اُن کے بہت سے الفاظ بھی عربی میں آگئے ، ان میں سب سے پہلا لفظ «اُسطول» کا ہے جس کی جمع اساطیل آتی ہے ، اور جس کے معنی جنگی جہازوں کے بیڑہ کے ہیں ، یہ یونانی لفظ ہے (مقریزی اور ابن خلدون نے اساطیل کا ذکر کیا ہے)

ایک اور لفظ شمالی افریقہ اور سسلی کی لڑائیوں میں شلندی کا آتا ہے ، ابن اثیر میں ہے (حوادث سنہ ٣٣٧ھ) فلقیھم اربعون شلندی للروم......

---

[1] ان الفاظ کے لئے دیکھو میری کتاب لغات جدیدہ کا ضمیمہ ،

واخذ منهم المسلمون عشر شلنديات » یہ شلندی ایک خاص قسم کے جنگی جہاز کو کہتے تھے، یہ یونانی لفظ ہے۔ اس کی اصل سلنڈین یا کلنڈین ہے، بحر روم کے سلسلہ میں ایک اور لفظ شینی استعمال ہوا ہے، ابن اثیر میں شہر مہدیہ کی آبادی کے ذکر میں (حوادث سنہ ۳۰۳ھ) ہے کہ تسع مائة شینی، یہ ایک قسم کا بڑا جنگی جہاز ہوتا تھا جو ۱۴۰ ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، اس کی جمع شوانی آتی ہے (مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۲۱۱) تمدن عرب کے ضمیمہ میں پوپ کے کتب خانہ کی ایک قلمی عربی تاریخ صقلیہ سے یہ عبارت نقل کی گئی ہے، و اما الشینی ولسیمی الغراب فانہ یجذف بمأتہ واربعین مجذافاً وفیہ المقاتلة والمجذافون،

ایک اور جنگی کشتی کا نام غُراب ہے، لفظی معنی اس کو کوّے کے ہیں۔ فرنچ میں کوّے کو CORVETT اور لاطینی میں CORVUS (کاروس) کہتے ہیں، یہ دونوں لفظ ایک اصل سے ہیں، مگر معلوم نہیں ان دونوں میں اصل کون ہے اور نقل کون؟ خفاجی نے جو گیارہویں صدی کے مصنفین میں ہے، شفاء الغلیل میں لکھا ہے کہ تحقیق نہیں کشتی کے لئے یہ لفظ تشبیہ کے طور پر مستعمل ہوا ہے یا کوئی اور وجہ ہے؟ آصفی مکی گجراتی نے ظفر الوالہ میں جو سلاطین گجرات کی عربی تاریخ ہے، جہاز کے لئے ایک نیا لفظ برشتہ استعمال کیا ہے[1]،

بہت سے اور نئے الفاظ بھی جنگی جہازوں کی مختلف قسموں کے لئے عربی میں پیدا ہوئے، جیسے عرّادة، طرّادة، مسطّحات، حرّاقہ،

بطسہ بھی ایک لفظ ہے جو جہازوں کے معنی میں ہے، اس کی جمع بُطس ہے، عماد کاتب اصفہانی نے سلطان صلاح الدین کے عہد میں

---

[1] ظفر الوالہ جلد اول صفحہ ۳۶ و ۴۱، (لندن)

الفتح القسی میں استعمال کیا ہے، (دیکھو صفحہ ٢٨٤ بریل) ،

جنگی جہازات جہاں بنتے تھے ان کو عربی میں دارالصناعة کہتے تھے، یہی لفظ ہے جو اسپینی کی راہ سے یورپین زبانوں میں جاکر ڈرسنا اور ارسنل بن گیا ہے،

عربی بحری الفاظ یورپین زبانوں میں

حسب ذیل عربی و فارسی الفاظ اسپینی و پرتگالی کے ذریعہ سے یورپ کی زبانوں میں آج تک مستعمل ہیں، جن سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ عربوں کے بحری تمدن و ترقی سے اہل یورپ کس حد تک مستفید ہوئے ہیں،

عربی اصل	یورپین
دارالصناعه	DARSEEN (*Fr.*) ARSENAL (*Eng.*)
امیر البحر یا امیر الرحل	AMIRALH (*Port.*) AMIRAL (*Fr.*) ADMIRAL (*Eng.*)
الرئیس	ARRAEZ
غراب	CORVETT
فُلک	FLUGA
قَلف	CALPAT
انجر، لنجر،	ANCHOR
الحرّاقه	ALHURRGO
حبل و کبل	CABLE

ہم نے الفاظ کی بحث کو قصداً طول دیا ہے، کیونکہ اگر انہی الفاظ پر غور کیا جائے تو عربوں کی جہازرانی، اس کی ترقی، اس کی وسعت اور اور اس کے ذریعہ سے، مختلف قوموں سے ان کے میل جول اور اختلاط کی پوری تاریخ مجسم ہوکر سامنے آجاتی ہے،

جن قدیم عربی الفاظ کی فہرست اوپر دی گئی ہے، خواہ وہ خاص عربی الاصل ہوں یا کسی دوسری زبان سے آئے ہوں وہ یہ پتہ دیتے ہیں کہ عربوں کو اسلام کے پہلے بھی جہاز رانی سے شغف تھا۔

قدیم عربی اشعار،

عربوں کی قبل از اسلام تاریخ کا واحد اور تنہا ذریعہ ان کے اشعار ہیں، ظاہر ہے کہ جہاز رانی اور دریا اور سمندر کے متعلق انہی شاعروں کے کلام میں ذخیرہ مل سکتا ہے، جو دریا اور سمندر کے کنارے رہتے ہوں، چنانچہ عرب شاعروں میں اس کی تلمیحات زیادہ تر اُن شاعروں کے کلام میں ملتی ہیں، جن کی آمد و رفت بحرین، خلیج فارس اور عراق کے اُن عرب شاہی درباروں میں تھی جو دجلہ اور فرات کے کناروں پر حکمراں تھے، اور جو عام طور سے مناذرہ یا آل منذر کہلاتے تھے اور جن کا دارالریاست حیرہ تھا،

نوجوان عرب شاعر طرفہ جو اسلام سے بیس پچیس برس پہلے گذرا ہے، اور جس کا تعلق بحرین اور حیرہ سے تھا، اپنے سبعہ معلقہ والے مشہور قصیدہ میں کئی مرتبے اپنی بادپیما اونٹنی اور اس کے داہنے بائیں ہلنے والے محمل کو، اِدھر اُدھر ہلنے والے بڑے جہاز سے اور اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کو کشتی کے پتوار (سکان) سے تشبیہ دیتا ہے، کہتا ہے،

کانَ حُدُوجَ المالکیة غدوۃً	قبیلہ مالک کی خاتون کے محمل صبح
خلا یا سفینٍ بالنواصف من ددٍ	کی روانگی کے وقت نواصف میں
عدُولیۃٌ، او مِن سفین ابن یامنٍ	بڑے جہاز معلوم ہوتے تھے، بڑے
یجورُ بہ الملاحُ طوراً ویہتدی	رومی جہاز، یا ابن یامن کے جہازوں
	میں سے جن کو ملاح لیکر کبھی

بھٹکتا ہے اور کبھی ٹھیک راستہ
پر چلتا ہے۔

ان شعروں میں بحر نا پیدا کنار میں ملاحوں کا جہاز کو لیکر چلنا، اور کبھی بھٹکنا اور کبھی ٹھیک راستے پر پتہ پا کر چلانا بڑی خوبصورتی سے ادا ہوا ہے، اخیر شعر میں ایک عرب جہازراں کا نام «ابن یامن» آیا ہے، جو بہت سے جہازوں کا مالک تھا، کہتے ہیں کہ ابن یامن بحرین کا عرب بادشاہ تھا، جو بڑے بڑے جہاز بناتا تھا، اور جس کی شہرت نے ضرب المثل کی حیثیت اختیار کر لی تھی، ابن یامن کا ذکر امرء القیس نے بھی اپنے ایک شعر میں کیا ہے، کہ وہ بحرین میں قصر مشقر کے پاس بہت سے باغوں کا مالک تھا،

أَو المکرعاتِ مِن نخیل ابنِ یامنٍ   دُوینَ الصفا اللائِ یلینَ المشقرا
والمشقر حصن فی البحرین بناہ کسری (جمہرۃ اشعار العرب لابن درید ص ۱۲۹)

بہر حال ابن یامن کوئی جہاز ساز ہو یا جہازراں ہو، بہر حال وہ عہد جاہلیت میں تھا، مگر یامن نام سے جو عبرانی «یامین» کی عربی شکل ہے، میرا یہ قیاس ہوتا ہے کہ یہ اُس عہد کے کسی عرب یہودی سوداگر کے جہازات ہوں گے، طرفہ اس کے بعد سمندر میں جہاز کے زور سے چلنے سے پانی جس طرح پھٹتا ہے اس کی تصویر کھینچتا ہے، جس سے اس کا مشاہدہ معلوم ہوتا ہے،

یشقُّ حُباب الماء حیزومُہا بہا
کما قسم الترب المفائلُ بالید

اس جہاز کا سینہ پانی کی
موجوں کو اس سے اس طرح
پھاڑتا ہے جس طرح بچے مٹی

کے کھیلنے میں مٹی کے ڈھیر
کو ہاتھ سے کاٹ کر دو حصوں
میں بانٹ دیتے ہیں ،

اس کے بعد وہ ایک شعر میں اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کی تعریف اس طرح کرتا ہے ،

واتلع نهاضٌ اذا صعدت به
کسکان بوصیٍ بدجلة مصعد

اٹھی ہوئی لمبی گردن والی ہے ،
جب وہ اس کے سہارے سے
اونچی ہوتی ہے ، تو وہ جہاز
کا پتوار معلوم ہوتی ہے جو
دجلہ میں اوپر چڑھا جاتا ہو ،

اس شعر سے اس زمانے کی نہر دجلہ میں جہازوں کے چلنے کا حال معلوم ہوتا ہے ، غور کے قابل چیز طرفہ کے دونوں شعروں کے دو لفظ ہیں ، پہلے شعر میں وہ جہاز کے لئے عدولیة کا لفظ استعمال کرتا ہے ، جس کی نسبت اوپر معلوم ہوچکا ہے کہ یونانی ہے ، اور رومیوں کے استعمال میں تھا ، وہ بحر روم کی اصطلاح ہوگی ، دوسرے شعر میں وہ جہاز کو بوصی کہتا ہے ، جو فارسی الاصل ہے ، اور جو خلیج فارس اور دجلہ کی بولی ہوگی ، ایک ہی شاعر کا ایک ہی قصیدہ میں ایک ہی معنی کے لئے دو ایسے مختلف لفظوں کا استعمال کرنا ، جو دو قوموں کی دو زبانوں سے اور دو مختلف سمندروں سے متعلق ہوں ، یہ ظاہر کرتا ہے کہ عرب کے بحری تعلقات اُس وقت کی دنیا کی دونوں قوموں سے برابر کے تھے ، ادھر خلیج فارس سے وہ وابستہ تھے ، اُدھر بحر روم سے ،

عرب جاہلیت کے مشہور شاعر اعشی میمون کا تعلق بھی حیرہ کے

دربار سے تھا، اس کو اکثر خلیج فارس اور دجلہ و فرات دیکھنے کا موقع ملا ہوگا، وہ متعدد شعروں میں جہاز اور دریا کا ذکر کرتا ہے۔ اور اپنے ممدوح کے جود و سخا کی تشبیہ بہتے ہوئے دریا اور اُمنڈتے ہوئے سمندر سے دیتا ہے،

وما مزبدٌ من خلیج الفرات   جونٌ غواربـــة تلـتـطم

خلیج فرات کا کف سے بھرا ہوا سیاہ دریا جس کی موجیں متلاطم

یکبّ الخلیّة ذات القلاع   قدکا دُجؤ جؤ ھا ینحطم

ہوں جو بادبان والے بڑے جہاز کو اس طرح اُلٹ دے کہ اس کا اگلا حصہ ٹوٹ جانے کو ہو،

تکأ کأ مـلّاحُھا و سطھا   من الخوف کوثلھا یلتزم

جس کا ملاح اُس کے بیچ میں خوف سے اس کے پتوار سے چمٹا ہو،

ان شعروں میں اس جاہلی شاعر نے بحری طوفان کا پورا نقشہ کھینچ دیا ہے،

ایک اور قصیدہ میں وہ اپنے ممدوح کے ابر کرم کا تماشا اِن لفظوں میں دکھاتا ہے،

و ما رائحٌ روحتہُ الجنوب   یُروی الزروع و یعلمُ الدیارا

اور نہ شام کا برسنے والا بادل جس کو باد جنوب چلاتی ہے کھیتوں کو سیراب کرتا اور آبادیوں پر چھاتا ہوا،

یکبُّ السفین لا ذقـانـہ   و یصرعُ بالعبر اثلاً و زاراً

کشتیوں کو ٹھڈیوں کے بل گراتا اور ساحل پر اثل اور زار کے درختوں کو پچھاڑتا

اذا رهب الموج نوتیه یُحطُ القلاع و یرخی الزیارا

جب ان کا ملاح موج کو دیکھ کر ڈرتا اور بادبان کو اُتارتا اور ڈوری کو ڈھیلی کرتا ہے،

یہ اشعار بھی ابر و باد اور موج و تلاطم کے وقت ملاح کی حالت کی تصویر کھینچتے ہیں، ایک اور شعر میں وہ فرات کی موج اور کشتی کا تذکرہ کرتا ہے، [1]

مثل الفراتی اذا ما طما
یقذف بالبوصی و بالماهر

فرات کی طرح جب وہ موجزن ہوتا ہے تو جہاز اور شناور کو دور پھینک دیتا ہے،

اعشیٰ کے ہاں نوتی کا لاطینی اور بوصی کا فارسی لفظ عرب کے دونوں بحری مرکزوں کو یکجا کرتے ہیں،

سب سے زیادہ تعجب انگیز شعر وہ ہے، جو دیار ربیعہ (عراق) کے بسنے والے بنو تغلب کے مغرور بہادر شاعر عمرو بن کلثوم کے اس فخریہ میں ہے جو سبعہ معلّقہ کا پانچواں قصیدہ ہے، وہ فخر کے جوش و خروش میں کہتا ہے،

ملأنا البر حتیٰ ضاق عنا
وموج البحر نملؤہ سفینا

ہم نے خشکی کو (فوجوں سے) اس طرح بھر دیا کہ میدان تنگ ہو گیا، اور ہم تری میں سمندر کی موج کو کشتیوں سے بھر دیتے ہیں،

---

[1] ان اشعار کے لئے دیکھو، دیوان اعشیٰ مطبوعہ گب سیریز، سنہ ۱۹۲۸ء مرتبۂ روڈالف گیر صفحہ ۳۱ و ۴۰ و ۱۰۵

اس شعر سے نہ صرف عربوں کا نڈر بحری ہونا، بلکہ جنگی جہازوں کی لڑائیوں سے بھی آشنا ہونا ظاہر ہوتا ہے،

ایک اور تغلبی شاعر اخنس بن شہاب تغلبی، اپنے قبیلہ لکیز بن عبدالقیس کی مدح میں کہتا ہے،

لکیز لھا البحران والسیف کلہ
وان یاتھا باس من الھند کارب
(ابن حائک ہمدانی صفحہ ۲۰٤)

لکیز کے قبضہ میں دونوں
سمندر اور بحرین کا کل کنارہ
ہے، اگرچہ ہند سے اس کو غم
افزا تکلیف آئے،

اس شعر سے اس قبیلہ کے ہند کے بحری تعلقات پر روشنی پڑتی ہے، ایک اور عرب شاعر دریا میں کشتی کی رفتار کی تصویر اس طرح کھینچتا ہے[1]،

مَوا خرفی سماء الیم مقلعۃ
اِذاعلت ظھر موج ثمت انحدرت

وہ جہاز جو سمندر کے آسمان
کو بادبان اٹھائے پھاڑتے ہیں،
جب وہ کسی موج کی پیٹھ پر
چڑھتے ہیں، پھر اترتے ہیں،

قرآن پاک،

عرب جاہلیت کی تاریخ کا سب سے محفوظ سرمایہ قرآن پاک ہے، جو اُس وقت سے آج تک ہر تحریف و تغیر سے پاک موجود ہے، قرآن پاک میں جہازوں اور سمندروں کا ذکر اس کثرت سے ہے، کہ سب کو اس موقع پر سمیٹنا بھی مشکل ہے، قرآن پاک میں جہازوں کا ذکر اٹھائیس آیتوں میں ہے، (۲۳) آیتوں میں «فلکؔ» کے لفظ کے ساتھ، دو جگہ جوارِ کے ساتھ، ایک

---

[1] لسان العرب لفظ قلع،

آیت میں سفینۃ کے اور ایک میں ذات الواح ؔودسر کی تلمیح کے ساتھ، اور ایک اور آیت میں بلفظ جاریۃ۶،

قرآن پاک میں کشتی کی تاریخ کا آغاز حضرت نوح علیہ السلام کے طوفان کے سلسلہ میں ہوتا ہے، حضرت نوح علیہ السلام کو کشتی بنانے کا حکم ہوتا ہے،

واصنع الفلک باعیننا(ہود۔٤)　　اور ہماری آنکھوں کے سامنے
تو ایک جہاز بنا،

یہ جہاز کن سامانوں سے بنا تھا، وہ اس تلمیح سے ظاہر ہے،

وحملناہٗ علی ذات الواح ؔودسر　　اور ہم نے اس کو تختوں اور
(قمر۔١)　　کیلوں والی چیز پر بار کر لیا،

اس سے معلوم ہوا کہ لکڑی کے تختوں میں سوراخ کر کے کیلوں سے ان کو جڑ کر کشتی تیار کرتے تھے، اور وہ ایسی مضبوط تھی، کہ کوہ مثال موجوں کے تھپیڑے برداشت کرتی چلی جاتی تھی،

وھی تجری بھم فی موج کالجبال　　اور وہ کشتی ان کو لے کر
(ہود۔٤)　　پہاڑوں کی طرح بلند موجوں
میں تیرتی چلی جاتی تھی،

یہ جہاز پہاڑوں کی طرح بڑے اور اونچے ہوتے تھے، وہ سمندروں کی موجوں میں ہواؤں کے سہارے جب صحیح و سلامت چلتے پھرتے نظر آتے تھے، تو خدا کی قدرت نظر آتی تھی، فرمایا ،

ومن اٰیتہٖ الجوار فی البحر　　اور خدا کے عجائبات قدرت
کالا علام، اِن یشا یسکن　　میں سے سمندر میں پہاڑیوں کی
الرّیح فیظللن رواکد　　طرح اونچے چلنے والے جہاز
علی ظھرہٖ ؕ ان فی ذلک　　ہیں، اگر وہ چاہے تو ہوا کو ساکن

لایات تکل صبارٍ شکورٍ (شوریٰ۔٤)	کردے تو وہ چلتے جہاز سمندر کی پشت پر جم کر رہ جائیں، اس میں ہر ثابت قدم شکر گذار کیلئے کئی نشانیاں ہیں،

ایک اور آیت سے معلوم ہوتا ہے کہ ان جہازوں کے بادبان بھی پہاڑیوں کی طرح اونچے ہوتے تھے،

وله الجوار المنشات فی البحر کالاعلام، (رحمان۔١)	اور اسی کی قدرت ہے کہ سمندر میں پہاڑیوں کے اتنے اونچے بادبان اڑاتے ہوئے جہاز چل پھر رہے ہیں،

قرآن نے جا بجا انسانوں پر عموماً، اور عربوں پر خصوصاً اپنا یہ احسان جتایا ہے کہ اس نے کشتیوں کی سواری بخشی، جو تم کو اور تمہارے سامانِ تجارت کو ہر جگہ آسانی سے لئے پھرتی ہے،

الله الذی سخر لکم البحر لتجری الفلک فیه بامره و لتبتغوا من فضله ولعلکم تشکرون، (جاثیه۔٢)	وہی اللہ جس نے سمندر کو تمہارے قابو میں کردیا، تاکہ اس کے حکم سے جہاز اس میں چلیں، اور تاکہ اس کے فضل و کرم (تجارت) کو ڈھونڈو اور تاکہ تم اس کے شکر گذار بنو،
الم تر ان الله سخر لکم ما فی الارض والفلک تجری فی البحر بامره،	کیا تو نہیں دیکھتا کہ اللہ نے جو کچھ کہ خشکی میں ہے اور تری میں ان جہازوں کو تمہارے قابو

۱۵۹۳۷
ادارۂ ادبیات اردو پنجہ گٹہ حیدرآباد

(حج - ٩)	میں کر دیا ہے جو اس کے حکم سے سمندر میں چلتے پھرتے ہیں،

ایک جگہ سمندر کے علاوہ چھوٹے دریاؤں کا بھی ذکر ہے، جن سے مقصود غالباً خلیج فارس، دجلہ، فرات، بحر میّت، خلیج عقبہ، اور دریائے نیل ہیں، جہاں عام عرب اور خاص طور سے قریش تاجروں کی حیثیت سے آتے جاتے رہتے تھے،

وسخر لکم الفلک لتجری فی البحرِ بامرہٖ وسخرلکم الانہار (ابراھیم - ٥)	اور خدا نے جہازوں کو تمہارے قابو میں کر دیا، کہ وہ اس کے حکم سے سمندر میں چلیں اور دریاؤں کو تمہارے قابو میں کر دیا،

یہ جہاز جن اغراض سے اس وقت چلتے تھے، اور ان سے جو کام اہل عرب لیتے تھے، ان کی تفصیل یہ ہے،

وھو الذی سخر البحر لتاکُلوا منہ لحماً طریاً وتسخر جوامنہ حلیۃ تلبسو نہا وتری الفلک مواخر فیہ ولتبتغوا من فضلہ ولعلکم تشکرون، (نحل - ٢)	اور وہی اللہ جس نے سمندر کو تمہارے قبضہ میں دے دیا تاکہ تم اس میں سے نکال کر تازہ گوشت (مچھلیاں) کھاؤ، اور اس سے اپنے زیب و زینت کے سامان (موتی مونگے) نکالو، جن کو تم پہنتے ہو، اور تو دیکھتا ہے کہ اس میں جہاز پانی کو چیرتے پھاڑتے چلتے ہیں، تاکہ تم خدا کے شکر گذار ہو،

۱۵۹۳۷

والفلک التی تجری فی البحر بما ینفع الناس، (بقرہ ۔ ۲)	اور ان جہازوں میں اللہ کی قدرت کا نشان ہے جو انسانوں کے لئے کار آمد سامانوں کو لے کر سمندر میں چلتے ہیں،

ایک جگہ دو دریاؤں کا ذکر کیا گیا ہے، جن میں سے ایک میٹھا اور دوسرا کھاری ہے، اور دونوں سے مچھلیاں اور ایک سے موتی اور مونگے نکلتے ہیں، اور اس میں جہاز بھی چلتے ہیں، ان دونوں دریاؤں سے خلیج فارس اور فرات مراد ہیں، فرات کا پانی میٹھا اور خلیج کا کھاری ہوتا ہے،

وما یستوی البحر ان هذا عذب فرات سائغ شرابه وهذا ملح اجاج ومن کل تاکلون لحما طریا وتستخرجون حلیة تلبسونها وتری الفلک فیه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلکم تشکرون، (فاطر ۔ ۲)	دونوں دریا برابر نہیں، یہ تو میٹھا خوش مزہ اور خوش گوار ہے، اور وہ کھاری بدمزہ ہے اور ہر ایک سے تم تازہ گوشت (مچھلیاں) کھاتے ہو، اور زیب و زینت کے سامان نکالتے ہو جس کو پہنتے ہو، اور اس میں جہاز پانی کو پھاڑتے تجھے نظر آتے ہیں تاکہ تم اس کے فضل و کرم کی دولت تلاش کرو اور تاکہ شکر گذار بنو،

انہی دونوں دریاؤں کا ذکر سورۂ رحمان میں بھی ہے،

مرج البحرین یلتقیان بینهما برزخ لایبغیان، فبای الاء ربکما تکذبان، یخرج منهما اللؤلو والمرجان، فبای الاء	اس خدا نے دونوں دریاؤں کو اس طرح ملایا ہے کہ دونوں اکٹھے ہو جاتے ہیں، اور ان دونوں کے بیچ میں ایک پردہ ہے کہ ایک

ربکما تکذبان، ولہ الجوار المنشئت فی البحر کالاعلام فبای الای ربکما تکذبان (رحمان ۱)	دوسرے پر دست درازی نہیں کرتے، توتم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کروگے، ان سے موتی اور مونگے نکلتے ہیں تو تم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کروگے، اسی کے وہ جہاز ہیں جو اونچے، پہاڑیوں کے مانند بادباں اڑائے سمندر میں چلتے ہیں. تو تم دونون اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کروگے،

یہ جہاز موافق ہوا کے زور اور اس کے سہارے سے چلتے تھے،

ومن آیتہ ان یرسل الریاح مبشرات ولیذیقکم من رحمتہ ولتجری الفلک بامرہ ولتبتغوا من فضلہ ولعلکم تشکرون، (روم ۔ ۵)	اور اس کے عجائب قدرت میں سے ایک یہ ہے کہ وہ خوشخبری پہنچانے والی ہوائیں چلاتا ہے تاکہ تم کو اپنے فضل و کرم کی لذت چکھائے، اور تاکہ جہاز اس کے حکم سے چلیں، اورتاکہ تم تجارت کے ذریعے خدا کی مہربانی کو تلاش کرو، اورتاکہ تم شکر ادا کرو،

ان اوپر کی آیتوں سے یہ بالکل ظاہر ہے کہ اہل عرب میں اس وقت

کشتی بانی اور جہازرانی سے تین کام لئے جاتے تھے :

١۔ کشتیوں سے مچھلیوں کا شکار،

٢۔ دریا سے موتیوں اور مونگوں کا نکالنا،

٣۔ سوداگری اور تجارت کے سامان و اسباب کو دوسرے ملکوں میں لے جانا اور فائدہ اُٹھانا،

ناپیدا کنار سمندروں میں لکڑی کے چند تختوں پر، ہواؤں کے رحم وکرم پر، ضعیف و ناتواں انسانوں کا سفر، کس قدر خطروں سے لبریز تھا، ایسی حالت میں کبھی ان جہازوں کا مقابلہ جب مخالف ہواؤں سے، ابر و باد سے، اور طوفانوں سے پڑتا ہوگا تو ہر طرف سے پانی کی موجوں میں موت کا کس قدر دلخراش منظر نظر آتا ہوگا، ان مایوسیوں کے بادل میں اگر اُمید کی بجلی کسی طرف سے چمکتی ہوگی تو وہ صرف قدرت والے خدائے واحد کی نگاہ کرم سے،

وآیةٌ لهم انا حملنا ذریتهم فی الفلک المشحون وخلقنا لهم من مثلہٖ ما یرکبون وان نشا نغرقهم فلا صریخ لهم ولا هم ینقذون الا رحمةً منا ومتاعاً الی حین، (یٰسین ۔ ٣)	اور ان کے لئے (ہماری) ایک نشانی یہ ہے کہ ہم نے انکی اولاد کو بھرے ہوئے جہاز میں لادا ہے اور بھی اسی قسم کی سواریاں اُن کے لئے پیدا کیں اور اگر ہم چاہیں تو ان کو ایسا ڈبودیں کہ پھر مدد کی کوئی آواز بھی نہ نکلے اور نہ وہ بچائے جا سکیں، لیکن ہماری رحمت ہے، اور دنیا میں کچھ دن کے لئے آرام اور چین ان کو اُٹھالینا،

دوسری آیت میں عام اہل عرب اور خصوصاً قریش کو انسان کی فطری درماندگی اور عاجزی، سمندروں میں وقت پر خدا کی یاد اور نجات کے بعد پھر بادۂ غفلت کی سرشاری کا عکس اُن کے ذاتی تجربہ و مشاہدہ کے آئینہ میں دکھایا گیا ہے،

فاذا رکبوا فی الفلک دعوا اللہ	تو جب وہ جہاز میں سوار ہوتے
مخلصین لہ الدین فلما نجھم الی	ہیں تو بڑے خلوص کے ساتھ
البر اذاھم یشرکون،	خدا کو پکارتے ہیں، پھر جب
(عنکبوت ۷)	خدا اُن کو نجات دیکر خشکی
	میں لاتا ہے تو دفعۃ وہ شرک
	کرنے لگتے ہیں،

اسی مضمون کو ایک دوسری آیت میں مؤثر طریقہ سے ادا کیا ہے،

الم تر ان الفلک تجری فی	کیا تجھے نظر نہیں آتا کہ جہاز
البحر بنعمت اللہ لیریکم من	سمندر میں خدا کی مہربانی سے
آیتہٖ ان فی ذلک لایٰتٍ	چل رہے ہیں تاکہ تمھیں وہ اپنی
لکل صبارٍ شکورٍ و اذا	کچھ نشانیاں دکھائے، اس میں
غشیھم موجٌ کالظلل دعوا	ہر صبر و شکر کرنے والے کے
اللہ مخلصین لہ الدین فلما	لئے نشانیاں ہیں اور جب ان کو
نجھم الی البر فمنھم مقتصدٌ	(جہاز کے تختوں پر) موج اوپر
و ما یجحد بآیٰتنآ الا کل	سے آکر گھیر لیتی ہے تو وہ
ختارٍ کفورٍ	بڑے اخلاص کے ساتھ خدا
(لقمان ـ ٤)	کو پکارتے ہیں، پھر جب
	خدا ان کو اس خطرہ سے
	رہائی دلاکر خشکی پر لاتا

ہے تو ان میں سے بعض حد
اعتدال پر قائم رہتے ہیں اور
ہمارے آثار قدرت کا انکار
کوئی نہیں کرسکتا، لیکن
مغرور ناشکرا،

اس سے زیادہ دلنشین طریقہ سورہ بنی اسرائیل میں اختیار کیا گیا ہے اس میں پہلے اللہ تعالیٰ نے اپنے احسانات بتائے ہیں، پھر انسان کی ناشکر گذاری ظاہر کی ہے،

ربکم الذی یزجی لکم الفلک
فی البحر لتبتغوا من فضلہ
انہ کان بکم رحیماً و اذا
مسکم الضر فی البحر ضل
ماتد عون الآ ایاہ فلما نجکم
الی البر اعرضتم و کان
الانسان کفوراً افا منتم ان
یخسف بکم جانب البرا و
یرسل علیکم حاصباً ثم لا
تجدوا لکم وکیلاً ام امنتم
ان یعید کم فیہ تارۃً اُخریٰ
فیرسل علیکم قاصفاً من الریح
فیغرقکم بما کفرتم ثم لا
تجدوا لکم علینا بہ تبیعاً و
لقد کرمنا بنیٓ آدم و حملنا

تمہارا پروردگار وہی ہے جو
جہاز کو تمہارے لئے سمندر
میں چلاتا ہے تاکہ تم اس کی
مہربانی کو تلاش کرو، وہ تم
پر مہربان ہے، اور جب سمندر
میں کوئی آفت تم کو آتی ہے
تو اس خدائے برحق کے سوا
سب جھوٹے معبود بھول جاتے
ہیں، اسی کو پکارتے ہیں، پھر
جب وہ تم کو اس مصیبت سے
نجات دے کر خشکی میں لاتا
ہے، تو پھر جاتے ہو، اور ہے
انسان بڑا ناشکر گذار، کیا تم
کو اس سے امن ہے کہ وہی
خدا تم کو زمین کی خشکی

ھم فی البر و البحر و رزقنٰھم
من الطیبٰت

میں دھنسا دے، اور تم پر
ریگستانی طوفان بھیج دے،
تو پھر تم اپنے لئے کوئی
حمایتی نہ ملے، یا کیا تم کو
چین ہوگیا ہے کہ وہ تم کو
دوبارہ سمندر میں نہ لائے گا،
پھر تمہاری نا شکری کے
سبب تم پر سخت طوفان بھیجے
پھر تم کوئی ذمہ دار ہمارے
پاس نہ پاؤ، ہم نے آدم کے
بیٹوں کو عزت دی، اور ان
کو خشکی اور تری میں سواری
دی، اور اُن کو اچھی چیزوں میں
سے روزی دی،

اس مرقع کی سب سے زیادہ مؤثر اور دلنشین تصویر ذیل کی آیتوں میں ہے، ایسا معلوم ہوتا ہے کہ سمندر موجیں لے رہا ہے، جہاز میں ہم سوار ہیں، جہاز آہستہ آہستہ چل رہا ہے، کہ دفعۃً ہوائیں اُٹھیں، موجوں میں تلاطم ہوا، جہاز کا بادبان ٹوٹا، تختے ہلنے لگے اور جہاز کے مسافر چیخیں مار مار کر دعاؤ زاری میں مصروف ہیں، اور آیندہ کے لئے خدا سے قول و قرار کررہے ہیں،

ھوالذی یسیر کم فی البر والبحر
حتی اذا کنتم فی الفلک وجرین
بھم بریح طیبۃ و فر حوابھا

وہی خدا جو تم کو خشکی
اور تری میں چلاتا ہے، یہاں
تک کہ جب تم جہازوں میں

جاء تھاریح عاصفٌ وجاء ھم الموج من کل مکان و ظنوا انھم احیط بھم دعوا اللہ مخلصین لہ الدین لئن انجیتنا من ھذا ہ لنکو نن من الشاکرین فلمآ انجھم اذاھم یبغون فی الارض بغیر الحق ،

(یونس - ۳)

سوار ہوتے ہو اور وہ جہاز تم کو لیکر موافق ہوا کے ساتھ چلتے ہیں، اور مسافر خوش ہورہے ہوتے ہیں، کہ ہرطرف سے موجیں اٹھکر آتی ہیں، اور ان کو گمان ہوتا ہے کہ وہ اب گھر گئے، اور خدا کو نہایت خلوص سے پکار اٹھتے ہیں، کہ بار الٰہا اگر تو نے اس آفت سے نجات دی تو ہم تیرے شکر گذار بن جائیں گے تو جب خدا نے ان کو نجات دی تو وہ خشکی میں اُتر کر ناحق فساد مچاتے ہیں،

ان آیتوں میں جہازوں کے خطرے، مسافروں کی گریۂ وزاری، پھر خلاصی اور زمین میں اُتر کر اس مصیبت کے بھول جانے کی جو مؤثر کیفیت بیان کی گئی ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ وہ واقعات ہیں جو قرآن کے مخاطب عربوں کو اور قریشیوں کو دن رات پیش آتے رہتے تھے،

جہازوں کو ہوا کے طوفانوں سے بچانے، اور مختلف ملکوں تک مناسب ہواؤں کے ذریعہ صحیح و سلامت پہنچنے کے لئے اس کی ضرورت ہے، کہ طوفانوں کی خاص علامتوں، اور مختلف موسموں میں ہواؤں کی مختلف سمت رفتار کا صحیح علم ہو، اہل عرب کو ان باتوں میں خاص کمال تھا،

ریگستانی اور ساحلی ملک کے باشندوں کی حیثیت سے ان کو طوفانوں کی علامتوں کے پہچاننے کا خاص ملکہ تھا، ان عرب جہازرانوں کے نزدیک جنوب وشمال، قبول، دبور، تیمنا، جربیا، نکباء، داجن، ازیب، باذخش، حرجف، صاروف، وغیرہ بارہ قسموں کی ہوائیں[1] تھیں، تیمنا، جنوبی ہوا کا نام تھا، عبری میں تیمن جنوب کو کہتے ہیں، جربیا، شمالی ہوا کو کہتے تھے، یہ یونانی میں گرپیاس ہے، باذخش تو ظاہر ہے کہ فارسی کا باد خوش (اچھی ہوا) ہے، ان ہواؤں کی مختلف سمت رفتار اور ان کی خاصیتوں سے اور ہوا کی دوسری مختلف قسموں سے ان کو بڑی واقفیت تھی، ان کے لئے عربوں کی زبان میں الگ الگ نام ہیں، اور ان میں اس فن کے بڑے بڑے ماہر تھے، علم الانواء اور علم مهاب الریاح کا ان میں خاص رواج تھا، عربوں کے علم الانواء پر بعد کو عربی زبان میں بڑی بڑی کتابیں لکھی گئی ہیں، جن میں ان کے تجربوں کا ذکر ہے، اور ان کے اشعار سے ان کا ثبوت بہم پہنچایا گیا ہے، ان میں سب سے اہم کتاب ابو حنیفہ دینوری المتوفی سنہ ۲۸۲ھ کی کتاب الانواء ہے،

قرآن پاک کی یہ آیتیں انہی چیزوں کی طرف اشارہ کرتی ہیں:

و من آیته ان یرسل الریاح
مبشرات و لیذ یقکم من
رحمته ولتجری الفلک بامره
و لتبتغوا من فضله و لعلکم
تشکرون ،
(روم ـ ٥)

اور اس کی قدرتوں میں سے
یہ ہے کہ وہ خوشخبری دینے
والی ہوائیں چلاتا ہے اور تاکہ
وہ تمہیں اپنی رحمت سے
لذت اندوز کرے، اور تاکہ
جہاز اس کے حکم سے چلیں

---

[1] صفة جزیرة العرب لابی محمد الحسن ابن حائک الهمدانی الیمنی المتوفی سنه جلد اول صفحه ١٥٤ بریل،

اور تاکہ اُس کی مہربانی کی
تلاش کرو، اور تاکہ شکر کرو

سمندروں میں سفر کے موقع پر ہے،

فیرسل علیکم قا صفا من الریح	پھر تم پر ہوا کا سخت طوفان
فیغر قکم (اسرائل ـ ۷)	بھیج کر تمہیں ڈبو دے،
حتی اذا کنتم فی الفلک وجرین	یہاں تک کہ تم جہازوں میں
بھم بریح طیبة وفر حوا بھا	ہو، اور وہ موافق ہوا میں چل
جاء تھاریحٌ عاصف (یونس ـ ۳)	رہے ہوں، اور مسافر خوش
	ہوں کہ اتنے میں تند و تیز
	طوفان آجائے،

قرآن سمندروں میں جہازوں کا ذکر کرکے کہتا ہے،

وتصریف الریاح والسحاب	اور ہواؤں کے الٹ پھیر اور
المسخر بین السمآء والارض لا	اس بادل میں جو آسمان وزمین
یتٍ لقومٍ یعقلون، (بقرہ ـ ۲۰)	کے بیچ میں کام میں لگا ہوا
	ہے عقلمندوں کے لئے نشانیاں
	ہیں،

یہ جہاز دن رات چلا کرتے تھے، دن کو تو پہاڑوں سے، راستوں سے اور ساحلوں کی علامتوں سے منزل مقصود کا پتہ چلتا تھا، لیکن رات کی تاریکیوں میں ستاروں کے ذریعہ سے سمتوں کا پتہ چلاتے تھے، اہل عرب کو اس فن میں بھی خاص ملکہ تھا، ان کے اشعار ستاروں کی تلمیحوں سے لبریز ہیں، اسی لئے وہ اکثر ستاروں کو ملکوں کے ناموں سے اور ملکوں کی جائے وقوع کو ستاروں کی سمتوں کی تعیین سے ادا کرتے تھے، نبات النعش، فرقدین، ثریا، شعریٰ، سہیل، زہرہ، دبور، دبران، اور

بیسیوں ستاروں کو ان کاموں میں وہ استعمال کرتے تھے، سہیل کو سہیل یمانی شعری کو شعری الیمانیہ وغیرہ کہتے تھے، ثریا کے غروب سے موسم کے تغیر کا پتہ چلاتے تھے، اسی لئے قرآن میں ہے،

والنجم اذا ھوی (نجم-۱)　قسم ہے ستارۂ ثریا کی جب وہ گرے،

اس موضوع پر دائرۃ المعارف حیدر آباد نے امام مرزاقی المتوفی سنہ ٤٥٣ ھجری کی کتاب الازمنہ والا مکنہ مفید کتاب شائع کردی ہے،

قرآن پاک سے بھی اس فن میں اہل عرب کا کمال ثابت ہوتا ہے، پہلے جہازوں کا ذکر کرکے فرمایا،

والقی فی الارض رواسی ان تمید بکم وانھاراً وسبلاً لعلکم تھتدون، وعلامات ٗ وبالنجم ھم یھتدون، (نحل-۲)	اور اللہ نے زمین میں لنگر ڈال دئے ہیں کہ تم کو لے کر ہل نہ جائے، اور دریا اور راستے بنا دئے تاکہ تم کو راستوں کی پہچان ہو، اور علامتیں بنادیں، اور ستارے کے ذریعے سے وہ راستے پاتے ہیں،
وھوالذی جعل لکم النجوم لتھتدوا بھا فی ظلمت البر والبحر، قد فصلنا الایت لقوم یعلمون، (انعام ۱۲)	اور وہ خدا وہی ہے جس نے تمہارے لئے ستارے بنائے، تاکہ تم ان سے خشکی اور تری کے اندھیروں میں راستہ پاؤ، ہم نے جاننے والوں کے لئے اپنی نشانیاں کھول کر بیان کردیں،

لیکن رات کی خوفناک تاریکیوں، طوفانوں اور ابروباد میں جب یہ آسمانی چراغ بھی بجھ جائیں، تو جہاز کے مسافروں کی قلبی کیفیت کا اندازہ لگایا جاسکتا ہے، اس منظر کی یہ کیسی ہولناک تصویر ہے،

اوکظلمتٍ فی بحرٍ لجیٍ
یغشه موجٌ من فوقه موجٌ من
فوقه سحابٌ ظلمت بعضها
فوق بعضٍ اذآ اخرج یده
لم یکدیرهاؕ ومن لم یجعل الله
له نوراً فما له من نور،
(نور - ٥)

یا کسی نہایت ہی گہرے سمندر
میں تاریکیوں کے مانند،
سمندر پر موجیں چھائی ہوں
اُن کے اوپر اور موجیں ہوں،
ان کے اوپر ابر چھایا ہو،
اندھیرے پر اندھیرا، مسافر
اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اس
کو بھی دیکھ نہ سکتا ہو،
جس کو خدا نے نور نہ دیا،
تو اس کے لئے کوئی نور
نہیں،

اگر قریش اور اہل عرب کو اس قسم کے بحری سفروں کا عینی تجربہ نہ ہوتا تو یہ تمثیلیں ان کے لئے کیا اثر پیدا کرسکتی تھیں،

ان تاریکیوں میں خدا کی نگاہِ کرم جس طرح مشعل بن کر سمندر کی خوفناک منزل میں ان کی رہنمائی کرتی تھی، اس کا کتنا اثر عربوں کے دل پر ہوگا، قران نے خدا کی شہنشاہی کے ثبوت میں ان کی اس اثر پذیری کو کس طرح استعمال کیا ہے،

امن جعل الارض قراراً و جعل
خللها انھٰرا وجعل لها رواسی
وجعل بین البحرین حاجزاًؕ اله

ہاں کس نے زمین کو ٹھہراؤ
بنایا، اور اس کے بیچ بیچ میں
دریا بنائے، اور پہاڑ پیدا

مع اللہ بل اکثرھم لا یعلمون
امن یجیب المضطر اذا دعاہ و
یکشف السوء ویجعلکم خلفاء
الارض ءالہ مع اللہ قلیلاً ما
تذکرون امن یھدیکم فی
ظلمٰت البر والبحر ومن یرسل
الریٰح بشراً بین یدی رحمتہ
ءالہ مع اللہ، تعالی اللہ عما
یشرکون،
(نمل - ۵)

کئے، اور دو سمندروں کے بیچ میں دیوار کھڑی کی، کیا خدائے برحق کے ساتھ کوئی اور خدا، یہ اکثر نادان ہیں، ہاں گرفتارِ بلا جب پکارے تو اس کی پکار کون سنتا ہے، اور مصیبت کو دور کرتا ہے، اور تم کو زمین کا خلیفہ بنایا ہے، کیا خدائے برحق کے ساتھ کوئی اور خدا، تم بہت کم دھیان دیتے ہو، ہاں تم کو خشکی اور تری کے اندھیروں میں کون راہ دکھاتا ہے اور کون اپنی رحمت کے آگے آگے خوشخبری پہنچانے والی ہواؤں کو بھیجتا ہے، کیا خدائے برحق کے ساتھ کوئی اور خدا، اللہ ان شریکوں سے پاک ہے، جن کو یہ مشرک خدا کا ساجھی بناتے ہیں،

کتنا موثر اور دل نشین طرز بیان ہے، دوسری جگہ ہے،

قل من ینجیکم من ظلمات
البر والبحر تدعونہ تضرعاً

کہدے کہ تم کو کون خشکی اور تری کی اندھیروں میں

وخفیۃً لئن انجنا من ھذہ لنکونن من الشکرین قل اللہ ینجیکم منھا ومن کل کربٍ ثم انتم تشرکون، (انعام-۸)

بچاتا ہے، تم اس سے گڑگڑا کر اور چپکے چپکے دعائیں مانگتے ہو کہ اگر اس بلا سے اس نے نجات دی تو ہم اس کے شکر گذار بن جائیں گے کہہ کہ وہ اللہ ہی ہے جو تم کو اس سے اور ہر مصیبت سے نجات دیتا ہے، پھر تم اُس کا شریک ٹھہرانے لگتے ہو،

یہ انداز بیان اس بات کی کھلی شہادت ہے کہ اہل عرب بکثرت بحری آمد و رفت رکھتے تھے، اور اس قسم کے منظر اپنی آنکھوں سے دیکھتے تھے،

عہد نبوت میں عربوں کے بحری سفر

اب ہم اس زمانہ میں ہیں، جب جاہلیت کا سیاہ بادل چھٹ کر نبوت کا نور طلوع ہورہا تھا، تاہم عربوں نے ہنوز اُس نور کو اپنے سینوں میں جگہ نہیں دی تھی، اور عربوں کے تمام قدیم ملکی رسم و رواج اسی طرح قائم تھے، اس عہد میں جو کچھ نظر آئے گا، وہ عربوں کا قدیم کیرکٹر سمجھنا چاہئے، اس زمانہ میں ہم کو اہل عرب ادھر اُدھر جہازوں پر آتے جاتے دکھائی دیتے ہیں، اور حبش کا بحری ملک تو ان کا دوسرا وطن معلوم ہوتا ہے، جب جی چاہا عرب آگئے، اور جب چاہا حبش چلے گئے، بحر احمر میں رومیوں کی آمد و رفت تھی، چنانچہ ایک رومی تجارتی

جہاز اس زمانہ سے کچھ پہلے جدہ کے قریب ٹوٹ گیا تھا، جس کے تختے قریش نے خرید کر خانۂ کعبہ کی چھت میں لگائے تھے[1]۔

مکہ میں جب مسلمانوں پر ظلم و ستم کا طوفان اُٹھا تو آنحضرت صلعم نے مسلمانوں کو سمندر پار حبشہ جانے کی اجازت دی، چنانچہ سنہ ٥ نبوی میں گیارہ مرد اور چار عورتوں کا قافلہ روانہ ہوا، اور جب جدہ پہنچا تو وہاں دو تجارتی جہاز حبشہ جانے کے لئے تیار تھے، چنانچہ وہ اُس پر سوار ہوکر حبشہ پہنچ گیا، اس کے پیچھے پھر قریش کی سفارت حبشہ پہنچی، اور ناکام آئی[2]۔ آنحضرت صلعم کی دعوت و تبلیغ سے مکہ میں قریش کے مسلمان ہوجانے کی غلط خبر فوراً حبشہ پہنچی، اور بعض مسلمان پھر سمندر طے کرکے مکہ واپس آگئے، اور فوراً ہی پھر (٨٠) مسلمانوں کا قافلہ حبشہ روانہ ہوگیا، جب آپ نے مدینہ منورہ ہجرت کی تو حبشہ سے بعض مسلمان واپس مدینہ آگئے، سنہ ٦ ھ میں آپ نے عمرو بن امیہ ضمری کو نامۂ مبارک لکھ کر نجاشی کے پاس حبشہ بھیجا، اس سال نجاشی نے ساٹھ آدمیوں کا ایک وفد مرتب کرکے آپ کے پاس بھیجا، جہاز بد قسمتی سے بیچ سمندر میں تباہ ہوگیا[3]۔ سنہ ٧ ھ میں حبش کے قریشی مہاجرین مدینہ کے لئے روانہ ہوئے، ام المومنین ام حبیبہ رضی اللہ عنہا بھی واپس آئیں، نجاشی نے دو جہاز پر سوار کرکے بھیجا، یہ جہاز مدینہ کی بندرگاہ جار میں آکر ٹھرے[4]۔ یہ مقام بحر احمر کے عرب ساحل پر ایلہ (عقبہ) سے دس میل پیچھے ہے، اور یہاں سے مدینہ ایک دن رات کی راہ ہے[5]۔ شاید ینبع کے پاس ہوگا۔

---

[1] سیرۃ ابن ہشام ذکر بنائے کعبہ، [2] تاریخ طبری جلد ٣ صفحہ ١١٨٢ بریل،

[3] ایضاً صفحہ ١٥٧٠ [4] ایضاً صفحہ ١٥٧١ [5] یاقوت «جاز»

یمن سے قبیلۂ اشعر کے تقریباً باون نومسلم عرب مدینہ کے ارادہ سے جہاز میں سوار ہوئے، ہوا کا رخ بدل گیا تو حبشہ پہنچ گئے، وہاں مکہ کے مہاجر مسلمان موجود تھے، انھوں نے ان کا خیر مقدم کیا، اور ان کو اپنے ساتھ سنہ ۷ھ میں لے کر جہاز پر روانہ ہوئے تو اس وقت پہنچے، جب مسلمان خیبر فتح کر رہے، ان لوگوں کا نام اہل السفینۃ پڑ گیا[1]۔

یہ تو مشرقی سمندر کی سیر تھی، مغرب میں بحر روم میں بھی ان کی آمد و رفت اس عہد میں جاری تھی۔ لخم اور جذام شام کی سرحدوں میں آباد تھے۔ اور رومیوں سے ان کے تعلقات تھے، ان میں اکثر رومیوں کے اثر سے عیسائی بھی ہو چکے تھے، ان ہی میں ایک شخص تمیم داری تھے۔ وہ مسلمان ہو کر جب مدینہ آئے تو اپنا قصہ یوں بیان کیا کہ وہ لخم و جذام کے تیس آدمیوں کے ساتھ ایک بحری جہاز پر سوار ہوئے، ہوا مخالف چلی تو ایک مہینہ تک وہ سمندر ہی میں رہے۔ جہاز تباہ ہوا اور وہ اس کو چھوڑ کر ساتھ کی چھوٹی کشتیوں پر سوار ہوئے، اور ایک جزیرہ میں پہنچے[2]۔

راوی کو شبہ ہے کہ یہ قصہ بحر یمن کا ہے یا بحر شام کا، مگر لخم و جذام کا تعلق اس کو بحر شام میں متعین کر دیتا ہے،

اتنی تفصیل کے بعد مصر کے ایک مشہور عیسائی مورخ جرجی زیدان کی معروف تصنیف التمدن الاسلامی (جس پر حضرت الاستاذ علامہ شبلی رحمۃ اللہ علیہ کی تنقید مصر اور ہندوستان میں شائع ہو چکی) کے چند فقرے نقل کرنا چاہتا ہوں:

> «اہل عرب اسلام سے پہلے دریائی سفروں کے عادی نہ تھے البتہ یمن کے بادشاہوں کے پاس جو حمیر اور سبا سے تعلق

---

[1] صحیح مسلم فضائل الاشعریین، [2] صحیح مسلم ذکر دجّال،

> رکھتے تھے کچھ کشتیاں تھیں، اس لئے کہ یہ خشکی و تری دونوں میں تجارت کرتے تھے مگر حجازی عرب ہمیشہ دریائی سفر سے ڈرا کرتے تھے، اُن کو سمندر میں قدم رکھنے کی جرأت نہیں ہوتی تھی »
>
> (جلد اول ذکر اساطیل البحر)

ہماری اوپر کی پوری بحث سن لینے کے بعد ان چند سطروں میں جو کچھ کہا گیا ہے، کوئی صاحب علم اس کی تائید کی جرأت کر سکتا ہے؟

اسلام کا دور

اسلام نے عربوں کو جس طرح ایک نیا مذہب دیا، ایک نیا تمدن بھی بخشا، اس نے عربوں کے پراگندہ اور پریشان اجزاء کو اخوت کے ایک شیرازہ میں باندھ کر ایک قوم بنا دیا، ان کی تجارتی اور سیاسی رگوں میں جوشِ ترقی کا نیا خون بھر دیا، آنحضرت صلعم کے زمانۂ نبوت تک تو اسلام عرب کی چہار دیواری میں محدود رہا، حضرت ابوبکر کے دو سالہ عہد میں وہ عراق و شام کی سرحدوں میں داخل ہوگیا، حضرت عمر کی خلافت میں وہ ایک طرف فارس و خلیجِ فارس اور دوسری طرف شام و فلسطین سے گذر کر مصر و اسکندریہ تک پہنچ گیا، یہ دونوں دنیا کی وہ عظیم الشان قوموں کے دریائی مرکز تھے، خلیجِ فارس کسریٰ کا، اور بحرِ روم قیصر کا بحری لشکر گاہ تھا،

خلیجِ فارس کے پرانے بندرگاہ کا نام ابلہ تھا، جو ایرانیوں کی بحری تجارت کی منڈی تھی، یہیں سے جہازات ہندوستان اور چین کو روانہ ہوتے تھے، اسی طرح بحر روم میں یہی حیثیت اسکندریہ کی تھی جو قسطنطنیہ، اندلس، شمال افریقہ اور یورپ کا ناکہ تھا، دونوں طرف کے عرب کشور کشا سمندر کے

دہانوں پر پہنچ کر آگے بڑھنے کی اجازت کے لئے بیتاب تھے، مگر خلیفۂ وقت حضرت عمر نے اجازت نہ دی، مگر با ایں ہمہ اُن کی اجازت کے بغیر پرجوش عرب افسروں نے بحری تاخت شروع کردی، حضرت عمر کی ممانعت کی وجہ یہ نہ تھی، کہ وہ سمندر کے خوفناک خطروں سے گھبراتے تھے، جیسا کہ اس قصہ سے سمجھا جا سکتا ہے کہ انھوں نے افسروں سے پوچھا کہ سمندر کی حالت لکھو تو کسی نے جواب میں لکھا «دودعلی عود، ایک ننھا کیڑا ایک لکڑی پر کھڑا ہے۔» بلکہ وجہ یہ تھی کہ عربوں کو بحری جنگ کا تجربہ نہ تھا، اور رومی اور ایرانی اس میں ماہر تھے، اور اتفاق یہ پیش آیا کہ عربوں نے بحرین کے راستہ سے جہازوں کے ذریعہ سے ایران کے صوبۂ فارس پر جو بحری حملہ کیا وہ ناکام رہا، اور اس میں اُن کا سخت نقصان ہوا، یہ زمانہ حضرت عمر کا تھا، اور علاء بن الحضرمی بحرین کے گورنر تھے، اور انہی نے یہ حملہ کیا تھا، حضرت عمر کو اس کی اطلاع ہوئی، تو سخت ناراض ہوئے، [1]

مصر و شام میں، امیر معاویہ گورنر تھے، اُنھوں نے چاہا کہ رومیوں پر بحری حملہ کیا جائے، حضرت عمر سے اِجازت چاہی، مگر اُنھوں نے اِجازت نہ دی، اور لکھ بھیجا،

وقد علمت ما لقی العلاء منی — تمہیں معلوم ہے کہ میں نے اس پر علاء کو جو سزا دی

(طبری سنہ ۲۸ ہجری صفحہ ۲۸۲۲)

بہرحال جنگی جہاز رانی کا سب سے پہلا معرکہ عربوں کی تاریخ میں یہی ہے، یعنی یہ کہ بحرین کے گورنر علاء بن الحضرمی نے بحرین میں جہازوں

---

[1] طبری واقعات سنہ ۱۷ ھجری صفحہ ٢٥٤٦.

کا انتظام کیا، اور دریائی راستہ سے ایران کے صوبۂ فارس پر حملہ کیا، ایرانیوں نے ساحل کی طرف بھی اور آگے سے بھی اُن کو گھیر لیا، اور وہ محصور ہوگئے، بالآخر جب خشکی کی راہ سے عربوں کو مدد پہنچی تو اُن کو خلاصی ملی، اور شہر فتح ہوا،

نیل اور قلزم کو ملا دینا ، لیکن دوسری طرف پر امن جہازرانی کا عہد بھی حضرت عمر ہی سے شروع ہو گیا اور اس کے لئے ایک قدرتی سبب پیدا ہوگیا، سنہ ١٨ ہجری میں عرب میں مشہور قحط پڑا، اس کے لئے حضرت عمر نے مصر سے غلہ کا انتظام کیا، مگر خشکی کے راستہ سے یہ غلہ دیر میں پہنچتا تھا، اس لئے یہ کیا کہ دریائے نیل سے ٦٩ میل لمبی ایک نہر نکال کر نیل کو بحر احمر سے ملا دیا، یہ کام چھ مہینے کی ان تھک محنت میں انجام پایا، اور پہلے ہی سال بیس جہاز ساٹھ ہزار اردب غلہ لے کر نیل سے بحرِ قلزم میں داخل ہوئے، اور مدینہ کے بندر گاہ جار میں آکر لنگر انداز ہوئے،

یہ نہر مدتوں تک جاری رہی، اس سے مصر و عرب کی بحری تجارت کو بے حد فروغ ہوا، عمر بن عبدالعزیز اموی (سنہ ١٠٠ ہجری) تک یہ کام دیتی رہی، پھر عمال کی بے پروائی سے یہ جابجا سے اٹ گئی، اور منصور عباسی نے ایک سیاسی مصلحت سے اس کو بند کردیا، پھر صاف ہوئی اور مدتوں تک جاری رہی[1]،

نہر سویز کا تخیل عمرو بن العاص جو مصر کے گورنر تھے، سب سے پہلے ان کے ذہن میں خیال آیا کہ بحر احمر اور بحر روم کے

---

[1] مقریزی و حسن المحاضرة ذکر نہر امیرالمومنین،

بیچ سے خاکنائے سویز ہٹا دی جائے؞ اور ان دونوں سمندروں کو باہم ملا دیا جائے، مگر حضرت عمر نے ان کی اس رائے کی مخالفت کی؞ ابوالفدا اپنے جغرافیه میں ابن سعید مغربی کے حوالے سے لکھتا ہے:

عند الفرما يقرب بحر الروم من بحر القلزم حتى يبقى بينهما نحو سبعين ميلاً قال وكان عمرو بن العاص اراد ان يخرق ما بينهما فى مكان يعرف بذنب التمساح فنهاه عمر بن لخطاب وقال كانت الروم تخطف الحجاج[1]۔

فرما کے پاس بحر روم اور بحر احمر میں ستر میل کا فرق رہ جاتا ہے، ابن سعید کا بیان ہے که عمرو بن عاص نے چاہا تھا که ان دونوں کے بیچ کی زمین اس مقام تک جس کا نام زنب التمساح ہے، کاٹ دے تو عمر بن خطاب نے اس تجویز کو رد کر دیا، اور اس نے بیان کیا که رومی حاجیوں کو راسته سے اُڑا لے جاتے تھے،

دور اندیش عمر رضی الله عنه نے جس خطره کے ڈر سے اس تجویز کو رد کردیا تھا، آج شاید مشرق کا کوئی نادان ایسا نه ہوگا جو اس کو نه سمجھ سکتا ہو،

خلیج فارس کی سمت میں ایرانیوں کے زمانه میں اُبله نام ایرانی بندرگاه تھا، اس پر سنه ١٤ھ میں عربوں نے قبضه کیا، اس طرح حضرت عمر رضی الله عنه ہی کے عہد میں عربوں کے پاس دو بڑے تجارتی بندرگاه ہوگئے، ایک بحر احمر کے عرب ساحل پر جار، اور دوسرا خلیج فارس کے عراقی ساحل پر اُبله،

---

[1] تقویم البلدان ابوالفدا صفحه ١٠٢ پیرس،

جار یہ بحر احمر کے عربی ساحل پر غالباً موجودہ ینبع کے پاس آباد تھا، حبشہ سے جو مسلمان سنہ ٧ھ میں واپس آئے تھے، وہ اسی جار کے بندرگاہ پر آکر اُترے تھے، اس سے معلوم ہوگا کہ اسلام سے پہلے سے معروف تھا، اس کے بعد حضرت عمر رضی اللہ عنہ کے زمانہ میں جب مصر و شام فتح ہوا تو اس کی حیثیت اور بڑھ گئی، پھر جب دریائے نیل اور بحر احمر کو نہر کاٹ کر ملادیا گیا تو اس نے مرکزی حیثیت حاصل کرلی، خصوصاً جب کہ مدینہ منورہ پایہ تخت، اور یہ اس کا بندرگاہ تھا، ہرطرف سے سامان و اسباب لدلد کر یہاں آتے تھے، حبشہ، مصر، عدن، ہندوستان اور چین تک سے جہاز یہاں آکر لنگر انداز ہونے لگے، اسلام کی ابتدائی صدیوں میں اس کی رونق بڑھتی رہی، علم و فن کا بھی چرچا ہوا، بڑے بڑے اہلِ علم یہاں پیدا ہوئے، اور بڑی بڑی عمارتیں یہاں بنیں[1]،

جار کے مقابل ایک میل لمبا اور ایک میل چوڑا سمندر میں جزیرہ تھا، جہاں کشتیوں پر بیٹھکر جاتے تھے، اس کا نام قراف تھا، یہ خاص حبشہ سے آنے والے جہازوں کا بندرگاہ تھا، اور یہاں بھی جار کی طرح سوداگروں کی آبادی[2] تھی،

اُبلہ یہ بصرہ سے ذرا اوپر دجلہ کے ساحل پر واقع تھا، ایرانیوں کے زمانہ میں یہ ایک فوجی چھاؤنی تھی، اور تجارتی بندرگاہ بھی سنہ ١٤ھ میں عربوں نے اُس پر قبضہ کیا، یہ بندرگاہ خاص طور پر چین اور ہندوستان کے جہازوں کا تھا، چنانچہ حضرت عمر رضی اللہ عنہ کو اس بندرگاہ کی فتح کی مبارکباد ان لفظوں میں بھیجی گئی،

«یہ عمان، بحرین، فارس، ہندوستان اور چین کے جہازوں

---

[1] معجم البلدان یاقوت جار [2] ایضاً

> کا بندرگاہ ہے، مالِ غنیمت میں ہم کو یہاں چاندی اور
> سونا ہاتھ آیا[1]»

عربوں کے عہدِ حکومت میں بھی اُبلہ کی بحری حیثیت قائم رہی اور سنہ ٢٥٦ھ تک برابر قائم رہی، لیکن اسی سال زنگیوں کی لڑائی میں یہ برباد ہوگیا[2]۔

بصرہ موجودہ مقام قرناء پر دجلہ و فرات مل کر آگے شط العرب کے پاس بحر فارس میں گرتے ہیں، بصرہ قرناء اور شط العرب کے بیچ میں سنہ ١٤ھ میں حضرت عمر رضی اللہ تعالی عنہ کے حکم سے آباد ہوا. اس کا موقع ایسا تھا کہ اس نے بہت جلد ترقی کی، اور تھوڑے ہی دنوں میں ابلہ کا بحری حریف بن گیا، رفتہ رفتہ ہندوستان اور چین کے جہاز براہِ راست یہیں آنے لگے، سنہ ٩٧ھ میں جب عربوں نے سندھ پر قبضہ کیا تو سندھ اور بصرہ کے درمیان آمدورفت بہت زیادہ ترقی کرگئی،

عہد عثمانی عربوں میں جہاز رانی کا اصلی عہد حضرت عثمان کی خلافت سے شروع ہوتا ہے. اس وقت امیر معاویہ شام اور مصر میں، اور علاء بن الحضرمی بحرین میں گورنر تھے، عربوں کے سب سے پہلے امیر البحر عبد اللہ بن قیلس حارثی ہیں، جنھوں نے رومیوں کے مقابلہ میں پچاس بحری حملے کئے، ان کا آغاز سنہ ٢٨ھجری سے ہوتا ہے، رومیوں پر ان کی دھاک بیٹھ گئی، آخر ایک بحری حملہ میں جب وہ تنہا ایک چھوٹی سی کشتی میں فوج سے الگ بحر روم میں جارہے تھے، رومیوں نے

---

[1] الاخبار الطوال ابوحنیفہ دینوری، المتوفی سنہ ٢٨٢ھ صفحہ ٥ لیڈن

[2] تاریخ بصرہ للاعظمی صفحہ ١١ بغداد،

ان کو پہچان لیا اور شہید کر دیا۔

سنہ ٢٨ھ میں قبرس (سائپرس) پر عربوں نے حملہ کیا، شامی بحری فوجوں کے حضرت معاویہ رضی اللہ تعالیٰ عنہ اور مصری بحریات کے عبداللہ بن سعد بن ابی سرح امیر تھے[1]۔ اور رفتہ رفتہ اس کے بعد عرب بحر روم کے اکثر جزیروں پر قابض ہو گئے؛

ادھر خلیج فارس اور بحر ہند میں بھی عربوں کی بحری تاخت اسی زمانہ سے شروع ہوئی، علاء بن الحضرمی کے بعد حضرت عمر نے عثمان بن ابی العاص ثقفی کو عمان اور بحرین کا گورنر مقرر کیا، عثمان نے اپنی طرف سے اپنے بھائی حکم بن ابی العاص کو بحرین کی نیابت سپرد کی، بحرین وہ مقام تھا جہاں سے مشرقی ملکوں کے تجارتی جہاز آتے جاتے گذرتے تھے، اس سے ان کو بحری بیڑوں کی تیاری کا خیال پیدا ہوا، چنانچہ حکم نے ایک جنگی بیڑا ہندوستان کی سمت روانہ کیا، اس وقت بمبئی کا وجود نہ تھا، تھانہ تھا، چنانچہ حکم کے بیڑے نے اس پر حملہ کیا، اور دوسرا بھروچ پر کیا، اور اپنے بھائی مغیرہ بن ابی العاص کو سندھ کے بندر گاہ دیبل (ٹھٹھہ) پر حملہ کے لئے جہازات دے کر بھیجا[2]۔ ان واقعات سے معلوم ہوتا ہے کہ عرب جہاز رانوں کو ان شہروں کی سمتیں اس زمانہ میں معلوم تھیں، یا یہ کہ اس میں انہوں نے ایرانی ملاحوں اور جہاز رانوں سے کام لیا۔

---

[1] ان واقعات کے لئے دیکھو طبری سنہ ٢٨ھ،

[2] فتوح البلدان بلاذری صفحہ ٤٣١ و ٤٣٢ باب فتح السند، ومعجم البلدان یاقوت باب بحرین، اس حملہ کی تاریخ بعضوں نے سنہ ١٥ھ لکھی ہے، مگر مشکل یہ ہے کہ اس سال تک عثمان ثقفی یہاں کا گورنر بھی نہ تھا، تاریخ کی تعیین تحقیق طلب ہے، مگر بہر حال حضرت عمر کا آخری اور حضرت عثمان کا ابتدائی زمانہ تھا۔

ایک عجیب اتفاقی بات یہ ہے کہ ہندوستان پر حملہ کا آغاز جس طرح ثقفی نوجوانوں کے ہاتھوں سے ہوا، اسی طرح سے اس کا خاتمہ بھی ثقفی ہی نوجوان محمد بنی قاسم کے ہاتھ سے ہوا، اس نے سنہ ۹۲ھ میں سندھ کو پورا فتح کرلیا،

عہد بنی اُمیہ

خلافت راشدہ کے بعد بنو امیہ نے جب دمشق کو اپنا دارالحکومت بنایا، تو سلطنت کے دوسرے اجزا کی طرح جہاز رانی کی طرف بھی توجہ کی، مزید توجہ کے لئے ایک سبب یہ بھی پیش آیا کہ سنہ ۴۹ھ میں رومیوں نے شام کے سواحل پر حملہ کیا، امیر معاویہ نے رومیوں کی روک تھام کی مناسب تدبیریں کیں، اب تک عربوں کی جہاز سازی کا کارخانہ صرف مصر میں تھا، اب ضرورت ہوئی کہ شام میں بھی قائم کیا جائے، چنانچہ کاریگر اور بڑھئی مقرر ہوئے اور شام کے سواحل پر جہازوں کے بننے کا انتظام ہوا، اور اس کا مرکز شہر عکا قرار پایا، (بلاذری صفحہ ۱۱۷ و ۱۱۸) اس کے بعد امیر معاویہ نے رومیوں کے بحری حملوں کی پسپائی کے لئے پوری تیاری کی، بلکہ آگے بڑھ کر بحر روم کے جزیروں پر قبضہ کرکے ناکہ بندی کی، یہاں تک کہ اٹلی کے ساحلی صوبہ سسلی پر حملہ کیا، جنادہ بن ابی امیہ ازدی المتوفی سنہ ۸۰ھ نے امیر معاویہ کے حکم سے سنہ ۵۲ھ میں روڈس پر قبضہ کیا، اور وہاں عربوں کی بحری نوآبادی قائم کی، سنہ ۵۴ھ میں جنادہ نے قسطنطنیہ کے پاس ارواد نام جزیرہ کو فتح کیا، پھر کریٹ پر حملہ کیا[1]،

عبدالملک بن مروان نے ٹونس میں جہاز سازی کا بہت بڑا کارخانہ قائم کیا[2]،

---

[1] دیکھو بلاذری صفحہ ۲۳۶ باب فتح الجزائر،

[2] مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۲۱۰ باب قیادۃ الاساطیل،

اسی عبدالملک کے زمانے میں سنہ ٧٥ھ میں حجاج بن یوسف ثقفی المتوفی سنہ ٩٥ھ مشرقی صوبوں کا نائب السلطنت مقرر ہوا، یعنی عراق سے ترکستان اور سندھ تک اس کے انتظام میں تھا، اور اس کا دارالامارہ کوفہ تھا، اس کے عہد امارت میں جو چالیس برس تک رہا، عربوں کی تجارتی جہاز رانی نے مشرقی سمندروں میں بہت ترقی کی، چنانچہ عربوں کے تجارتی جہاز سرانديپ تک آتے جاتے تھے، انہی جہازوں کو ہندوستانی ساحل کے بحری ڈاکوؤں نے لوٹ لیا تھا، جس کے پاداش میں اس نے سندھ پر برّی اور بحری دونوں طرف سے حملے کئے، اور فتح کیا[1]۔

حجاج سے پہلے خلیج فارس اور بحر سندھ میں جو جہاز چلتے تھے، ان کے تختے ڈوری سے سی کر جوڑے جاتے تھے، اور بحر روم کے جہاز لوہے کی کیلوں سے جڑے جاتے تھے، حجاج نے اس پچھلے طریقۂ جہاز سازی کو رواج دیا، اور روغن کے بجائے پانی کے نفوذ کو روکنے کے لئے تارکول تختوں میں لگوائے، اور نوکدار کشتیوں کے بجائے مسطح کشتیوں کو رواج دیا[2]۔

عکا میں جہاز سازی کا کارخانہ عبدالملک کے زمانہ تک قائم رہا، ہشام نے کسی سبب سے اس کارخانہ کو عکا سے صور میں منتقل کردیا، واقدی کا بیان ہے کہ امیر معاویہ سے لے کر یزید تک یہ جہازات عکا میں رہے، جب بنو مروان بر سر اقتدار آئے تو وہ ان کو صور میں لے آئے، اور وہاں عباسی حکومت کے عہد میں متوکل (٢٤٧ھ) تک رہے[3]۔

---

[1] بلاذری فتوح السند صفحہ ٤٣٥،

[2] الاعلاق النفیسہ ابن رستہ صفحہ ١٩٥ و ١٩٦ ۔ لیڈن،

[3] فتوح البلدان بلاذری صفحہ ١١٧ و ١١٨ لائیڈن

ہندوستان پر بحری حملہ

عام طور سے مشہور ہے کہ ہندوستان پر گو ابتدائے تاریخ سے عہد یورپ تک ہمیشہ بیرونی قوموں نے حملے کئے ہیں، مگر اہل یورپ کے سوا کسی نے سمندر کی طرف سے حملہ نہیں کیا، مگر یہ صحیح نہیں ہے اہل عرب نے ہندوستان پر جو حملے کئے وہ بری اور بحری دونوں تھے، حضرت عثمان رضی اللہ تعالیٰ عنہ کے زمانہ میں تھانہ، بھروچ، اور ٹھٹھہ پر جو حملے ہوئے وہ بحری ہی تھے، پھر سنہ ۹۳ھ میں محمد بن قاسم ثقفی کے زیر ہدایت سندھ پر جو حملہ کیا، اس میں گو وہ اور اس کی فوج کا ایک حصہ شیراز کی راہ مکران ہوکر سندھ پر حملہ آور ہوا، مگر اس کا دوسرا حصہ مع تمام سامان اور آلات جنگ کے بحری راستے سے آیا، اور بندرگاہ ٹھٹھہ (دیبل) پر قبضہ کرکے آگے بڑھا[1]، اور پھر بعد کو کمکیں اسی دریائی راستہ سے آتی رہیں، اس کے بعد سنہ ۱۰۷ھ میں جنید بن عبدالرحمٰن مری جب سندھ کا والی مقرر ہوکر آیا، تو اس سے راجہ جے سیہ سے بحری ہی معرکہ پیش آیا، اور اس کی فوجوں نے منڈل، بھروچ، وغیرہ پر قبضہ کیا، اور فوج کا دوسرا حصہ حبیب بن مرہ کی ماتحتی میں مالوہ (مالیہ) پر حملہ آور ہو کر اجین (اوزین) پر قابض ہو گیا، اور غالباً اس نے گجرات پر بھی قبضہ کیا، کیونکہ بلاذری میں ہے،

وفتح الجنید البیلمان و الجزر (صفحہ ٤٤٢)	اور جنید نے بلیمان اور گجرات کو فتح کیا،

بنی امیّہ کے زمانہ میں عراق میں جہازرانی اور سیرابی کی غرض سے بکثرت نہریں بنائی گئی تھیں، آج کسی کو اصطخری کے اس بیان کا یقین

---

[1] بلاذری صفحہ ٤٣٦، مطبوعۂ بریل، ووافتہ سفن کان حمل فیھا الرجال والسلاح والادة،

آئے گا کہ بلال بن ابی بردہ کے زمانۂ امارت میں (سنہ ۱۰۹ھ) بصرہ کے حدود میں ایک لاکھ بیس ہزار نہریں ایسی تھیں جن میں چھوٹی کشتیاں چلتی تھیں، لیڈن (صفحہ ۸۰)

یہ بنو امیّہ کی زندگی کے آخری کارنامے تھے، ان کے زوال و انحطاط کے بعد سنہ ۱۳۳ھ میں عربوں کی زمام حکومت بنو عباس کے ہاتھ میں آئی، اور شام کے بجائے عراق دارالحکومت قرار پایا، جس سے بحر روم کے بجائے خلیج فارس اور بحر ہند و عرب کو قرب حاصل ہوا،

بنو عباس

بنوعباس کی حکومت کی تکمیل منصور کے عہد میں ہوئی، بہرحال دجلہ فرات اور خلیج فارس کے قرب سے مشرق کی بحری تجارت اور آمد و رفت کو بے حد فروغ ہوا، سنہ ۱۵۲ھ میں منصور نے دجلہ کے ساحل پر بغداد آباد کیا تو اس شہر کا ہر قصر اور محل ایک نہر بن گیا، پایہ تخت کے لئے اس مقام کا انتخاب بھی اسی غرض سے ہوا کہ دجلہ اور فرات کے راستہ سے دنیا کے ہر حصہ سے بحری آمد و رفت اور تجارت ہوسکتی تھی، چنانچہ ابن واضح یعقوبی (سنہ ۲۷۷) جو بنو عباس کے عروج کے عہد کا قدیم مؤرخ ہے، کہتا ہے:

> « منصور نے اس مقام کو اس لئے پسند کیا کہ یہ دجلہ اور فرات کے درمیان گویا ایک جزیرہ ہے، اس کے مشرق میں دجلہ اور اس کے مغرب میں فرات ساری دنیا کے گھاٹ ہیں، واسط، بصرہ، اُبلہ، ہواز، فارس، عمان، یمامہ، بحرین، اور اس کے آس پاس سے جو کچھ آئیگا وہ دجلہ ہی کی راہ سے آئیگا، اور یہیں وہ جہازات لنگر ڈالیں گے، اور اسی طرح اوپر موصل، دیار ربیعہ، آذر بیجان، اور آرمینیہ سے جہازوں میں

> جو آئیگا وہ دجلہ ہوکر چلا آئیگا ، اور دیار مضر ، رقّہ ، شام ، شامی بندرگاہوں ، مصر اور شمالی افریقہ سے فرات ہوکر جہاز یہاں آئیں گے » [1]

اس شہر کی رونق کا یہ بحری تجارتی پہلو اس قدر پیش نظر تھا کہ سوداگروں کے لئے جو محلہ بنا تھا ، اس میں فرات سے ایک نہر نکالی گئی تھی کہ سامانوں سے لدے ہوئے جہازات ، سمندر سے دریائے فرات میں اور فرات سے نہر کرخایا میں ، اور اس سے مصنوعی نہر کے ذریعہ شہر میں ، اور شہر سے اُس محلہ میں یہ پہنچ جائیں ، اور وہاں جاکر سامان اُترے [2] ، ان کے علاوہ اور نہریں خاص اسی غرض سے بنائی گئیں ، مثلاً نہر عیسیٰ جو فرات سے نکالی گئی ، ایک بڑی نہر تھی ، جس میں بڑے بڑے جہازات رقہ سے آٹا اور ہر قسم کا تجارتی سامان لے کر شام اور مصر سے آتے تھے ، اور لدے لدائے اس میں چلے آتے تھے ، اسی کے کنارے سوداگروں کے گودام بنے ہوئے تھے ، اس کا پانی ہر وقت بہتا رہتا تھا کہ کسی وقت جہاز کی آمد و رفت بند نہ ہوسکے [3] ،

بغداد کے بعد صرصر کے مقام میں ایک نہر صرصر تھی جس میں کشتیاں چلتی تھیں ، (اصطخری ۸۵) نہر عیسیٰ سے کشتیاں فرات سے نکل کر دجلہ میں آتی تھیں (اصطخری ۸۵) عباسیہ کے زمانہ میں نظر آتا ہے کہ عربوں میں تجارتی ذوق و شوق پہلے سے زیادہ ترقی کرگیا ، اس کی وجہ یہ معلوم ہوتی ہے کہ عربوں کو بنو امیہ کی حکومت میں جو کشوری (سول) اور لشکری (ملٹری) مناصب حاصل تھے ، وہ بنو عباس کے عہد میں ان سے چھنتے گئے ، پہلے کشوری عہدوں پر سنہ ۱۳۲ ھ سے اہل فارس نے قبضہ کیا ، اور عربوں

---

[1] کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۸ ، لیڈن ، [2] کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۲۳۸ و ۲۴۶ لیڈن ، [3] ایضاً صفحہ ۲۵۰ ،

کے ہاتھوں میں صرف لشکری خدمات رہ گئے، بعد کو معتصم کے عہد میں سنہ ۲۱۸ھ کے بعد لشکری مناصب ترکوں کو منتقل ہوگئے، اس لئے تجارت کے سوا حصول دولت کا کوئی اور معزز راستہ ان کے لئے نہیں رہا،

بااین ہمہ اس مختصر عہد میں بھی کچھ نہ کچھ انھوں نے بحری فتوحات کے سلسلہ میں کیا،

بنو امیہ کے جانشین کی حیثیت سے سندھ پر انھوں نے قبضہ کیا اور سندھ اور بصرہ کے درمیان بدستور بحری آمد و رفت لگی رہی، سنہ ۱۵۹ھ میں خلیفہ مہدی عباسی کے زمانہ میں عربوں نے گجرات کے سواحل پر بحری حملہ کیا، اس کے افسر عبد الملک بن شہاب مسمعی تھے سنہ ۱۶۰ھ میں یہ فوج گجرات کے ساحلی شہر باربد تک پہنچی[1]، یہ باربد اصل میں بھاڑ بھوت ہے، جو اب بھی ویرانہ کی شکل میں بھڑوچ کے قریب موجود ہے'

خلیفہ بغداد کا سندھ سے تعلق اس کے سو برس بعد تک بھی رہا، مگر کوئی نئی بحری فتح انھوں نے حاصل نہیں کی' اور عرب رفتہ رفتہ ان علاقوں میں صرف بحری تاجر اور سوداگر کی حیثیت سے رہ گئے' عراق و عرب کے بندرگاہوں سے ان کے جہازات خلیج فارس، بحر ہند' بحر چین، بحر احمر اور بحر حبشہ میں آتے جاتے تھے،

بحر روم میں ٹونس جو بنی امیہ کے زمانہ سے بحری جنگی جہازوں کا مرکز تھا، بنو عباس نے بھی اُس کو قائم رکھا، رومیوں کی روک تھام کے لئے اس کی بے حد ضرورت تھی، یہیں سے ان کے بیڑے بحر روم کے جزیروں اور فرانس اور اٹلی کے بندرگاہوں پر حملے کرتے تھے، اور آخر سنہ ۲۱۲ھ میں جب بنو اغلب شمالی افریقہ میں بنو عباس کی

---

[1] ابن اثیر واقعات سنہ ۱۶۰ھ و ابن خلدون جلد ثالث صفحہ ۲۰۸،

نیابت کررہے تھے، قاصی امد بن فرات نے انہی جنگی جہازوں کو لے کر سسلی پر کامیاب فوج کشی کی، اور سنہ ٤٦٤ھ تک عرب اس پر حکمراں رہے، اس زمانہ میں سسلی اور شمالی افریقہ کے سواحل عرب جہازوں کے بازیگاہ تھے، ہر وقت ان دونوں ساحلوں کے درمیان عربوں کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، ساتھ ہی ان دونوں افریقی اور یورپین ساحلوں سے اسکندریہ تک جہازوں کی قطار لگی رہتی تھی، مگر بحرہند و حبش و چین میں وہ صرف تاجر رہ گئے تھے،

بصرہ بنو عباس کے عہد میں بھی گو اُبلہ کے قدیم بندرگاہ کا نام سننے میں آتا ہے، مگر بغداد سے فرات ہوکر جہازات بصرہ ہی کے ناکے سے آتے اور جاتے تھے، اس لئے بصرہ کی حیثیت بے حد ترقی کرگئی، بغداد اور واسط سے جو جہاز آتے وہ بصرہ پہنچ کر نہر ابن عمر کے ساحل پر کھڑے ہوتے تھے، اُبلہ اب صرف چین کے جہازوں کے لئے خاص ہوگیا تھا[1]، بصرہ کی حیثیت ابن واضح یعقوبی کے جو تیسری صدی ہجری میں تھا ان فقروں سے ظاہر ہوگی،

> «بصرہ، دنیا کا شہر، اور دنیا کی تجارتوں اور سامانوں کا مخزن[2]»

ابن الفقیہ ہمدانی الموجود سنہ ٢٩٠ھ نے اپنی کتاب البلدان میں لکھا ہے کہ اہل بصرہ کی تجارت کا یہ حال ہے کہ ایک طرف اقصائے ترکستان فرغانہ میں دوسری طرف اقصائے مغرب سوس میں وہ ملیں گے[3]،

بنو امیہ کے زمانہ میں بصرہ کے حدود میں جو بے شمار نہریں بنی تھیں عباسیہ کے دور میں ان میں اور اضافہ ہوا ہوگا، اصطخری (سنہ ٣٤٠ھ) کہتا

---

[1] کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ٣٦٠، [2] کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ٣٢٣.

[3] کتاب البلدان ابن الفقیہ ہمدانی صفحہ ١٩١،

ہے کہ اہل سیئر کے اس بیان کا حدود بصرہ میں اس قدر نہریں تھیں خود مجھے یقین نہ تھا، لیکن جب میں نے بصرہ دیکھا تو یقین آگیا، کیونکہ ایک ایک تیر پرتاب پر ایسی نہریں دیکھیں جن میں چھوٹی کشتیاں (زورق) چل رہی تھیں[1]۔

سیراف بصرہ سے سات منزل ہٹ کر فارس کے سواحل خلیج پر تیسری صدی میں یہ بندرگاہ آباد ہوا، اور بڑی رونق پائی، عربوں کے جہازات جو ہندوستان اور چین کو جاتے تھے، وہ یہیں سے ہوکر گذرتے تھے،

عدن یمن کے ساحل پر عدن نام بندرگاہ کی آبادی تو قدیم تھی، مگر اس زمانہ میں اس نے عظیم الشان ترقی کی، یعقوبی تیسری صدی کے وسط میں کہتا ہے،

> «عدن صنعاء کا بندرگاہ ہے، یہاں حبشہ، مندب، جدہ، سلہٹ (آسام[2]) اور چین کے جہازات آکر لنگر ڈالتے ہیں» صفحہ ۳۱۹

چوتھی صدی ہجری کے آخر میں بشاری مقدسی عدن کی تجارتی ترقی کا یہ حال لکھتا ہے کہ ایک ہزار درہم (چاندی کا سکہ) لیکر جاؤ تو ایک ہزار اشرفی لے کر لوٹو گے، سو لیکر جاؤ تو پانچ سو لیکر آؤ، (۹۸، لیڈن)

صُحار یہ عمان کا بندرگاہ اور پایہ تخت تھا، بشاری (سنہ ۳۷۵ھ) لکھتا ہے،

> بحر چین (ہند) پر آج کوئی شہر اس سے زیادہ بڑا نہیں، آباد اور پر رونق ہے، دولت کی فراوانی ہے، میوے ہیں،

---

[1] اصطخری صفحہ ۸۰ لیڈن۔

[2] ایک شہر کا نام شلابط بتایا گیا ہے، سلیمان تاجر کے بیان سے صفحہ ۹ سے معلوم ہوتا ہے کہ یہ خلیج بنگالہ کے پاس تھا، یہ غالباً سلہٹ ہے۔

> زبید صنعاء سے بہتر ہے، عجیب و غریب بازار ہیں، جو پورے ساحل پر پھیلے ہیں، مکانات بلند، اور نفیس سال کی لکڑی اور اینٹوں سے بنے ہوئے ہیں، میٹھے پانی کی نہر ہے، ساحل پر جامع مسجد ہے، یہ چین کی دہلیز، مشرق کا خزانہ، اور یمن کا کفیل ہے، (صفحہ ۹۲)

شحر یہ مچھلیوں کی کان تھی، یہیں سے مچھلیاں نکال کر عمان، عدن اور وہاں سے بصرہ اور اطراف یمن تک جاتی تھیں (صفحہ ۸۷)

قیس یا کیش یہ جزیرہ بحرعمان میں بحرین کے پاس تھا، یہ ہندوستان جانے والے جہازوں کا مرکز تھا، (معجم یا قوت لفظ قیس)

بحرین بحرین ہمیشہ سے جہازرانوں کا گھر رہا، نویں صدی میں اس کی ترقی کا یہ حال تھا کہ یہاں ایک ہزار جھوٹے بڑے جہاز اور کشتیاں پڑی رہتی تھیں، (کتاب الفوائد فی اصول البحر والقواعد ابن ماجد صفحہ ۹-٦ پیرس)

ہُرمز یہ جزیرہ بھی خلیج فارس میں بحری تجارت کا مرکز تھا، کیش اور ہرمز میں رقیبانہ مسابقت قائم تھی، ہندوستان، چین اور یمن کے تجارتی جہازات یہاں ٹھہرتے تھے، (ابن اثیر حوادث سنہ ٦١١ھ)

جدہ یہ مکہ معظمہ کا بندر گاہ تھا، اور حبشہ سے حجاز کے آنے کے لئے یہاں جہاز کھڑے ہوتے تھے، گو یہ بندر عہد جاہلیت سے کام میں آ رہا تھا، مگر جیسے جیسے افریقہ، حبش، سندھ، اور فارس میں اسلام کی ترقی ہوتی گئی اس کی ترقی بھی ہوتی گئی،

جار مدینہ منورہ کے بندر گاہ جار کو منصور نے بند کردیا تھا، پھر اس کی وہ حیثیت حاصل نہ ہو سکی، اور شاید اس کی جگہ قلزم نے لے لی،

شہر قلزم بحر احمر کے مصری ساحل پر حدود سینا میں یہ بندر گاہ اس عہد میں ترقی پر تھا، یعقوبی کہتا ہے،

> « یہ سمندر کے ساحل پر بڑا شہر ہے، اس میں وہ سوداگر رہتے ہیں جو مصر سے حجاز اور یمن کو غلہ بھیجتے ہیں، یہاں جہازوں کا بندرگاہ ہے، یہاں مختلف قوموں کے دولت مند سوداگر رہتے ہیں، (صفحہ ۳٦۰)

ایلہ اسی کے قریب خلیج ایلہ میں جس کو اب عقبہ کہتے ہیں، اسی نام کا شامی بندرگاہ تھا، یعقوبی کہتا ہے،

> شہر ایلہ دریائے شور (احمر) پر بڑی آبادی ہے، یہاں شام، مصر، اور شمالی افریقہ کے حاجی اکٹھے ہوتے ہیں، اور مختلف قسموں کی تجارتوں کا مرکز ہے، آبادی مختلف قوموں کی ہے، (۳٦۰)

غلافہ یہ یمن کا قدیم بندر گاہ تھا، یہاں سے جہاز حبشہ کے لئے روانہ ہوتے تھے، خلیفہ مامون کے زمانے میں سنہ ۲۰۴ھ میں جب زبید آباد ہوا تو یہ بندر گاہ اور ترقی کر گیا، یہ زبید سے ۱۵ میل ہٹ کر واقع ہے[1]، سنہ ۳۳۲ھ میں جو مروج الذہب کی تالیف کا سال ہے، زبید پر ابراہیم بن زیاد کی حکومت تھی، اس کے پاس جہاز بھی تھے، اس کے زمانہ میں یہ بندر گاہ یمن اور حجاز کی تجارتی آمد و رفت کا بڑا مرکز بن گیا تھا، شاہ زبید کے جہازات حبشہ کے سواحل زیلع دہلک اور ناصع جاتے تھے، اور سوداگر مع سامان و اسباب کے ان میں

---

[1] معجم البلدان یاقوت «غلافہ» و «زبید» و کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۳۱۹ و جزیرۃ العرب ہمدانی صفحہ ۵۲ و ۱۱۹،

سفر کرتے تھے،

اس بندرگاہ کو حبشہ سے خصوصیات یہ تھی کہ یہاں سے بحر احمر کا پاٹ سب سے کم ہو گیا، اس لئے یمن اور حبش کے درمیان بحری مسافت یہاں سب سے کم ہے، چنانچہ یہاں سے جہاز تین دن میں حبشہ پہنچ جاتے ہیں، حبشہ کے سواحل زیلع، دہلک اور ناصح میں گونجاشی کی حکومت تھی، مگر مسلمان بھی بکثرت آباد تھے[1]،

غلافہ بشاری کے زمانہ (سنہ ۳۷۵ھ) بھی آباد تھا[2]،

عیذاب یہ بھی بحر احمر کے افریقی ساحل پر حدود مصر اور حبش کے بیچ میں پرانا بندرگاہ[3]، اور اچھا خاصہ شہر تھا، عدن سے مصر زیرین (صعید) کو جو جہاز آتے تھے وہ یہیں لنگر ڈالتے تھے[4]۔

طبرقہ مغرب میں بربر کی طرف سمندر کے ساحل پر باجہ کے قریب یہ شہر آباد تھا، یہاں سوداگروں کی آمد و رفت سے بڑی رونق رہتی تھی، اس میں ایک بڑی نہر تھی جس میں بڑے بڑے جہاز آتے تھے، اور اس سے نکل کر بحر طبرقہ میں داخل ہوتے تھے،(معجم یاقوت)

مشرقی تجارتی جہاز رانی کے راستے عربوں کے جہازات خلیج فارس سے چل کر بحر ہند سے گذر کر چین تک جاتے تھے، اس کی تفصیل تیسری صدی کے آغاز کا سیاح تاجر سلیمان ان الفاظ میں کرتا ہے:-

> « وہ سمندر جو ہندوستان، چین اور سراندیپ کے بیچ میں ہے، اس میں بڑی بڑی مچھلیاں ہوتی ہیں، جن سے جہاز ڈرتے ہیں، رات کو جب اس میں جہاز چلتے ہیں، تو گھنٹہ بجاتے چلتے ہیں، تاکہ یہ مچھلیاں راستہ سے ہٹ جائیں، اس میں بیس ہاتھ

---

[1] مروج الذہب مسعودی جلد ۳ صفحہ ۳۴ پیرس، [2] احسن التقاسیم بشاری» صفحہ ۸۶، [3] البلدان یعقوبی صفحہ ۳۱۹، [4] معجم البلدان یاقوت، «عیذاب

کی ایک مچھلی ہم نے شکار کی، اس کا نام وال (وہیل) ہے، تیسرا سمندر ہرگند (بحر بند ؟) ہے، اس میں بکثرت جزیرے ہیں، کہا جاتا ہے کہ ۱۹ سو جزیرے ہیں یہی جزیرے ہرگند اور لاروی میں حدفاصل ہیں، ان جزیروں میں حکومت ایک عورت کی ہے، ان جزیروں میں عنبر بہت ملتا ہے، اور ان میں ناریل کی بڑی کثرت ہے، ایک جزیرہ کا دوسرے جزیرہ سے فرق دو تین چار فرسنگ کا ہوتا ہے، اور یہ کل انسانوں سے اور ناریل سے آبادی ہیں، یہاں لین دین کوڑیوں سے ہوتا ہے، رانی کے خزانہ میں بھی کوڑیاں جمع ہوتی ہیں، یہاں کے باشندے صناعی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں، کپڑے مع آستین دامن اور کلیوں کے بنتے ہیں، اسی طرح جہاز سازی، تعمیر اور تمام صنعتوں میں بھی کمال رکھتے ہیں، دریائے ہرگند میں سے سب سے آخری جزیرہ سراندیپ ہے، اور یہ لوگ ان جزیروں کو «دیپ» کہتے ہیں، سراندیپ کے سواحل سے موتی نکالتے ہیں، اور اس کے پہاڑ میں جس پر حضرت آدم کا نقشِ قدم ہے، سرخ، زرد اور آسمانی یاقوتوں کی کان ہے، اس جزیرہ میں دو راجہ ہیں، یہ بہت بڑا جزیرہ ہے۔ جس میں عود، سونا، یاقوت، اور اس کے سمندر میں موتی، اور شنک (سنکھ، بڑا گھونگا) ہوتا ہے، جس کو پھونک کر بجاتے ہیں،

اس سمندر میں سراندیپ تک جہاز چلایا جائے تو جزیرے کم ہیں، لیکن بڑے بڑے ہیں، ان میں سے ایک جزیرہ کا نام رامنی ہے، اس میں کئی راجے ہیں، اس کی وسعت

آٹھ، نو سو فرسنگ کی ہے، اور اس میں کانیں ہیں کافور یہاں عمدہ ہوتا ہے، اس کے ماتحت اور جزیرے ہیں، جن میں سونا ہوتا ہے، یہاں کی خوراک ناریل ہے، اسی کا تیل لگاتے اور کھاتے ہیں، اور عورت کا دین مہر ایک دشمن کے سر کی کھوپڑی ہے، جتنی کھوپڑی کوئی لائے اُتنی ہی بیویاں وہ کر سکتا ہے، اس جزیرہ رامنی میں ہاتھی، سقم، بید ہوتا ہے، یہاں کے لوگ آدم خوار ہیں، یہ دو سمندروں پر ہے، ایک دریاے ہرگند ہے، اور ایک دریاے شلاہط (سہلٹ؟ خلیج بنگال) ان کے بعد چند جزیرے ہیں، جن کو لنج بالوس کہتے ہیں، یہاں کے عورت اور مرد ننگے ہوتے ہیں، عورتیں پتے لپیٹتی ہیں، جب جہاز یہاں پہنچتے ہیں تو یہ لوگ بڑی چھوٹی ڈونگیوں پر بیٹھ کر آتے ہیں، اور عنبر، اور ناریل کو لوہے، کپڑے، اور دوسری ضروریات سے بدلتے ہیں، اس کے بعد دو اور جزیرے آتے ہیں، جن کے بیچ میں سمندر ہے، ان میں سے ایک کا نام انڈمان ہے، یہاں کے باشندے سیاہ فام اور آدم خوار ہیں، اور اس میں اور بھی ناقابل گذر جزیرے ہیں، جن کو ملاح نہیں جانتے، » (صفحہ ۳-۱۱ پیرس)

اسی راستے کا حال مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) نے زیادہ خوبی کے ساتھ لکھا ہے، (مروج الذہب جلد اول از صفحہ ۳۳۰ تا ۳۴۰ پیرس) خلیج فارس سے لے کر بحر چین تک یہ عرب سیاح اور جہازراں دریاؤں یعنی سمندر کے حصوں کے نام لیتے ہیں، پہلے دریا کا نام بحر فارس یا خشبات البصرہ بتاتے ہیں، پھر بحر لاروی کا نام لیتے ہیں، جس کے ساحل پر

گجرات اور کوکن کے مشہور پرانے ساحلی شہر چیمور، سوبارہ، تھانہ اور کھمبائت آباد تھے، اور بعض اب تک ہیں، اس کے بعد بحر ہرکند کا ذکر کرتے ہیں پھر بحر کلاہ کا نام آتا ہے، جس میں جزیرے ہیں، بحر صنف (چمپہ کا دریا) آخر میں بحرچین جس کا نام وہ دریاے جنجی (چنچی) بتاتے ہیں، (مروج الذہب جلد اول صفحہ ٣٣٠ پیرس)

اوپر کی تفصیل سے معلوم ہوتا ہے کہ پہلا دریا خلیج فارس ہے، اور لاروی موجودہ اصطلاح میں بحیرۂ عرب ہے۔ اور بحر ہرکند آجکل کے بحر ہند کا نام تھا، بحر کلاہ شاید خلیج بنگال ہو۔

سلیمان تاجر اپنی کتاب میں ایک اور موقع پر اسی بحری راستہ کا تذکرہ ان لفظوں میں کرتا ہے:

> « چین کے اکثر جہازات سیراف میں بار ہوتے ہیں، سامان بصرہ اور عمان سے دوسری کشتیوں پر سیراف لاتے ہیں، اور یہاں چین کے جہازوں میں لادے جاتے ہیں، کیونکہ اس سمندر میں کہیں کہیں کناروں پر پانی کم ہے، جس کی وجہ سے وہاں بڑے جہاز نہیں جاسکتے، بصرہ اور سیراف کے درمیان بحری راستہ سے ١٢٠ فرسخ کی مسافت پر سیراف میں سامان لادکر اور میٹھا پانی لے کر جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور عمان کے بندر مسقط میں آکر ٹھہرتے ہیں، اور یہ سیراف سے دو سو فرسخ پر ہے، اسی کے پاس عمان کی دریائی پہاڑیاں ہیں، اور وہ جگہ ہے جس کو دُردور کہتے ہیں، یہ دو پہاڑوں کے بیچ تنگ دریائی راستہ ہے (باب المندب ؟) اس میں چھوٹے جہاز چلتے ہیں، چین والے بڑے جہاز نہیں جاسکتے۔ یہیں وہ دو پہاڑ ہیں

جن میں سے ایک کا نام کُسیر اور دوسرے کا عویر ہے، جو زمین میں ہیں، اور پانی کے اوپر ان کا بہت تھوڑا سا سرا نظر آتا ہے، یہاں سے آگے بڑھکر ہم عمان کے بندرگاہ صُحار پہنچتے ہیں، اور مسقط کے ایک کنوئیں سے میٹھا پانی بھرتے ہیں، ...... یہاں سے جہاز نے لنگر اُٹھایا تو ہندوستان کی سمت کوکم ملی (کوکن؟) پہنچا، مسقط سے کوکوملی تک ایک مہینہ کی مسافت ہے، اگر ہوا ٹھیک ہے ...... اور کوکم میں چینی جہازات آتے ہیں، چینی جہازوں سے ایک ہزار درہم اور دوسرے جہازوں سے دس دینار (اشرفی) سے ایک دینار تک محصول لیا جاتا ہے، اور یہاں جہازوں میں میٹھا پانی لے لیتے ہیں، یہاں سے لنگر اُٹھا کر دریائے ہرگند (بحر ہند؟) میں داخل ہوتے ہیں، اور اس مقام پر آتے ہیں جس کو لنج یا لوس کہتے ہیں یہاں کے لوگ نہ تو عربوں کی زبان سمجھتے ہیں، اور نہ ان زبانوں میں سے کوئی زبان سمجھتے ہیں جن کو سوداگر جانتے ہیں، ننگے رہتے ہیں، رنگ گورا ہے، داڑھی مونچھ نہیں ہوتی، یہ لوگ ایک کھدے ہوئے تختہ کی ڈونگیوں میں بیٹھ کر آتے ہیں، اُن کے پاس ناریل، گنے، کیلے اور ناریل کا پانی ہوتا ہے جو سپید رنگ کا میٹھا عرق ہے، ...... یہ چیزیں لوہے سے بدل کر بیچتے ہیں، اشاروں سے خرید و فروخت ہوتی ہے، یہ تیراکی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں اور اکثر تاجروں سے لوہا چھین لیتے ہیں اور کچھ اس کے بدلے میں نہیں دیتے، یہاں سے آگے بڑھ کر کلاہ بار آتے ہیں، ملک اور ساحل کو بار کہتے ہیں (؟) اور یہ زابج (جاوہ؟) کا ملک ہے۔

ہندوستان کے داہنے ہاتھ پر یہاں کا ایک راجہ ہے، ان کا لباس فقط ایک لنگی ہے، رذیل شریف سب یہی پہنتے ہیں، یہاں سے میٹھا پانی لیتے ہیں، کوکم سے کلہ بار تک ایک مہینہ کا راستہ ہے، پھر دس دن جہاز چل کر بتومہ پہنچتے ہیں، یہاں بھی میٹھا پانی ملتا ہے، پھر جہازوں نے لنگر اُٹھایا، تو دس دن میں کدر تک پہنچے، یہاں بھی میٹھا پانی جو لینا چاہے لے سکتا ہے، یہاں ایک اونچا پہاڑ ہے، جس پر چور اور فراری مجرم چھپے رہتے ہیں، پھر جہاز چل کر دس دن میں صنف (چمپا) پہنچتے ہیں، یہاں میٹھا پانی ہے، اور یہیں عود صنفی ہوتا ہے، یہاں بھی ایک راجہ ہے، یہاں کے لوگ دو لنگیاں پہنتے ہیں، (ایک کمر سے باندھتے ہیں، اور دوسری اوڑھتے ہیں،) یہاں سے صندر فولات (سنگاپور) پہنچتے ہیں، یہ سمندر میں ایک جزیرہ ہے، اور دس دن کی مسافت پر ہے، یہاں میٹھا پانی ہے، یہاں سے جہازات چلے تو جنجی (چنجی) پہنچے پھر چین کے دروازے پر آگئے، یہاں بہت سے پہاڑ سمندر میں سے نکلے ہیں، اور ہر دو پہاڑوں کے درمیان جہازات گذرتے ہیں، صندر فولات سے ایک مہینہ میں جہاز چین پہنچتے ہیں، ابواب الصین کے پہاڑوں کے درمیان سات دن تک جہاز چلتے ہیں، اس کے بعد خلیج چین میں داخل ہوتے ہیں، اور ملک چین کے اس شہر میں لنگر ڈالتے ہیں، جس کا نام خانفوا (خانپوا) ہے، (صفحہ ١٤-٢١)

خانپوا جہازوں کا بندرگاہ ہے، اور عربوں کی سوداگری

> کا مرکز ہے، یہاں مکانات لکڑیوں کے ہوتے ہیں، یہاں لکڑیاں اس لئے زیادہ ہوتی ہیں کہ جہاز آتے جاتے ٹوٹتے ہیں، یہاں جہاز زیادہ ٹھہر جاتے ہیں اور ایک غیر ملک عرب میں سامان فروخت کرنے پر مجبور ہوتے ہیں، یہاں ایک مسلمان قاضی ہوتا ہے جو شہنشاہ چین کی طرف سے مسلمانوں کے مقدمات کا فیصلہ کرتا ہے، اور عراق کے تاجر اس کا فیصلہ مانتے ہیں'(صفحہ۱۳ و۱٤)

ہم نے اوپر کی سطروں میں بصرہ اور سیراف سے جزائر بحر ہند ہو کر، حدود ملک چین تک کے راستے بتائے ہیں، ان جزیروں میں عربوں کی جہازی آمد و رفت صدیوں تک اتنی رہی کہ ان میں سے اکثر جزیروں میں ان کی مستقل آبادیاں قائم ہوگئیں' اور ان کے بدولت یہاں اسلام کی بڑی اشاعت ہوئی، مالدیپ سے لے کر جاوہ اور سوماترا تک اور وہاں سے فلپائن تک ان کا اثر پھیلا، ان جزیروں کی وحشت و جہالت کی جو کیفیت تھی وہ اوپر سن چکے، ان کی تہذیب و تمدن و ترقی میں عرب جہازرانوں، اور بحری عرب تاجروں کا بڑا حصہ ہے، یہاں تک کہ چند صدیوں کے بعد یہاں اسلامی ریاستیں قائم ہو گئیں. خصوصیت کیساتھ حضر موتی عربوں کے یہ مرکز بن گئے، اور آج بھی حضارمہ کی آبادی یہاں اچھی خاصی ہے،

ہندوستان کے جن بندرگاہوں سے ان کا گذر ہوتا تھا' ان کا حال ہم نے «عرب و ہند» میں تفصیل سے لکھا ہے' یہاں ان کا دہرانا طوالت سے خالی نہیں، سلسلۂ بیان میں صرف یہ کہدینا ہے، کہ وہ خلیج فارس کے فارسی ساحل سے ہو کر خشبات آتے تھے، پھر بلوچستان کے بندرگاہ تیز میں داخل ہوتے تھے. پھر سندھ کے بندرگاہ ٹھٹھہ میں، پھر گجرات اور

کاٹھیاواڑ کے بندرگاہوں میں سے تھانہ، کھمبائت، سوبارہ، چیمور، بھروچ، بھاڑبھوت، گندھار، گھوگھا اور بعد کو سورت میں، پھر مدراس کے علاقہ میں ملیبار کارومنڈل (معبر) راس کماری (قمار) کولم (ٹراونکور) منگلور، چالیات، پنڈارانی، چندا پور، ہنور، دہ پٹن، کالی کٹ، مدراس سے ہوکر وہ خلیج بنگال میں داخل ہوتے تھے، اور یہاں ان کا مرکز سلہٹ تھا، جس کو وہ شلابط کہتے تھے، اور پھر چاٹگام جاتے تھے جس کو وہ صادجام کہتے تھے، یہاں سے سیام ہوکر وہ بحر چین میں داخل ہوتے تھے،

گجرات اور سندھ یہ دونوں علاقے ان کے مرکز تھے، سن کر حیرت ہوگی کہ مسعودی کے ورود ہند کے زمانہ (سنہ ۳۰۳ھ) میں گجرات کے بندرگاہ چیمور میں دس ہزار عرب اور عرب نژاد مخلوط النسل آباد تھے، اسی طرح کھمبائت میں ان کی آبادی تھی، بھروچ سے وہ نیل اور لاکھ لےجاتے تھے، (یاقوت کی معجم البلدان) مدراس کی چٹائیاں مصر میں جاکر بیچتے تھے، (کتاب الاعتبار عبداللطیف بغدادی) (تفصیل کے لئے دیکھو عرب و ہند)

افریقی سواحل عربوں کی جہازرانی کا دوسرا راستہ یہ تھا کہ عدن سے بحر عرب کے کنارے کنارے بحر احمر آتے تھے، بحر احمر سے افریقہ کے حبشی سواحل پر چلے جاتے تھے، اور حبشہ میں سفالہ (موزمبیق) اور زیلع (جو موجودہ ایطالی اریٹیریا میں ہے) جاتے تھے، اور یہی زیلع حبشہ کا بندرگاہ تھا، جہاں سے سوار ہوکر حجاز اور یمن آتے تھے[1]،

افریقہ میں گھوم کر زنجبار اور پورے افریقی ساحل میں چل کر جنوبی افریقہ کے سونے کی کانوں والے بندرگاہ میں داخل ہوتے تھے ان کی اس

---

[1] اصطخری صفحہ ۳۶ لائیڈن

بحری سیاحت کا خاتمہ جزیرہ قنبلو پر ہوتا تھا، جس کو اب مدغاسکر کہتے ہیں، اس راستہ کا حال مسعودی (سنہ ٣٠٣ھ) نے مروج الذہب میں لکھا ہے؛ یہی وہ سواحل ہیں جو اب نٹال اور ٹرنسوال وغیرہ ناموں سے روشناس ہیں،

سیراف اور عمان سے یہاں جہازات روانہ ہوتے تھے، اور جہازراں زیادہ تر قبیلہ ازو کے ہوتے تھے، یہ سیراف اور عمان سے حبشہ، زیلع، عیذاب سواکن، زنجبار، بربرا ہوکر مڈگاسکر جاتے تھے، اور پھر لوٹ کر چلے آتے تھے، حبش کے سواحل سے عنبر، اور بربرا سے سونا لاتے تھے، مڈگاسکر میں چوتھی صدی کے شروع میں عربوں کی نوآبادی قائم تھی، یہی وہ سواحل ہیں جہاں پرتگالی جہاز رانوں اور واسکو ڈی گاما کی ملاقات دسویں صدی ہجری میں عرب جہاز رانوں سے ہوئی، اور ان سے ان کو ہندوستان کا پتہ ملا،

عمان کے عربوں کی آمدورفت اور بحری اقتدار نویں صدی میں ان سواحل میں اتنا ترقی کرگیا تھا، کہ وہ عمان کی سلطنت کے اجزا بن گئے، زنجبار مدت تک سلاطین عمان کے زیر حکومت تھا، یہاں تک کہ اہل یورپ نے ان کو وہاں سے بے دخل کیا،

بحر روم بنو عباس کی حکومت بحر روم میں شام کے سواحل سے لے کر شمالی افریقہ میں جبل الطارق تک تھی، رومیوں کے حملوں کا خطرہ ان کو برابر لگا رہتا تھا، اس لئے بنو امیہ نے شام کے سواحل پر صور میں جہاز سازی کا جو کارخانہ قائم کیا تھا، اس کو انہوں نے بھی قائم رکھا لیکن متوکل باللہ نے سنہ ٢٤٧ھ میں اس کو صور سے پھر عکا میں منتقل کردیا، اور تمام سواحل کا بحری انتظام از سر نو درست کیا[1]۔

---

[1] بلاذری صفحہ ١١٨ لائیڈن

بشاری مقدسی نے لکھا ہے کہ «عکا کی حفاظت کا پہلے وہ انتظام نہ تھا جو صور کا تھا، لیکن جب ابن طیلون (احمد بن طولون ؟) یہاں آیا، اور وہ صور کے بحری استحکامات کو پہلے دیکھ چکا تھا تو اس نے چاہا کہ یہاں کا بندرگاہ بھی ویسا ہی مستحکم ہو، مگر کوئی کاریگر پانی کے اندر تعمیر کا کام انجام دینے پر راضی نہ ہوا، آخر اس کے یعنی بشاری کے دادا ابوبکر بناء (معمار) کا نام لیا گیا، چنانچہ وہ بیت المقدس سے بلوایا گیا، اس نے نہایت ہوشیاری سے لکڑیوں پر پتھر کی چٹانیں ڈال ڈال کر اور ان کو باندھ باندھ کر پانی میں بندرگاہ کی عمارت کی تعمیر کی، اور بیچ میں ایک پھاٹک بنایا، اور لمبی لمبی زنجیریں ڈالی گئیں، جب رات کو جہازات یہاں پہنچتے تو زنجیر کھینچ کر آنے کی اطلاع دیتے،[1]»

ابن طولون متوکل کے جانشین معتز کے عہد میں مصر کا والی مقرر ہوا، اور سنہ ۲۵٤ھ سے سنہ ۲۷۰ھ تک حکمراں رہا، یہ تعمیر اس لئے اسی زمانہ کے اندر ہوئی ہوگی،

فاطمیہ بحر روم میں

بحر روم میں پہلے تو رومیوں (یونانیوں) اور عربوں کے درمیان مقابلہ ہوتا رہا، مگر جیسے جیسے عربوں کے بحری فتوحات آگے بڑھتے گئے، رومی پیچھے ہٹتے گئے، سنہ ۲۹٦ھ میں شمالی افریقہ میں عبیدی فاطمیوں کی پرزور حکومت قائم ہوئی جو سسلی، مصر اور شام سب پر رفتہ رفتہ چھا گئی، اس حکومت کے قیام کے لئے جس کے اکثر حصے بحری مواصلات کے ذریعہ وابستہ تھے، بحری ترقی ضروری تھی، چنانچہ اس نے ٹونس کے قدیم کارخانۂ جہاز سازی کو بیحد ترقی دی، ٹونس کے کارخانۂ بحری میں جنگی جہاز ہمیشہ آراستہ و پیراستہ تیار رہتے تھے،

سنہ ۳۰۳ھ میں بحر روم کے ساحل پر ایک پہاڑ کو کھود کر اس میں

---

[1] احسن التقاسیم بشاری صفحہ ۱٦۲ و۱٦۳ لائیڈن

اتنی بڑی گودی بنائی گئی، جس میں دو سو جنگی جہاز محفوظ کھڑے رہ سکیں، ان جنگی جہازوں کا نام شینی تھا، شینی اس جنگی جہاز کو کہتے تھے جو اتنا بڑا ہوتا تھا کہ ایک ایک جہاز ایک سو تینتالیس ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، ان کو بند کرنے کے لئے پھاٹک اور قفل لگتے تھے، رسد کے لئے غلہ کا انبار خانہ الگ تھا، میٹھے پانی کا الگ انتظام تھا، [1]

سسلی میں سسلی میں سب سے بڑا تجارتی اور جنگی بندرگاہ مسینا تھا، جہاں ادھر سے مشرقی تاجر اور اُدھر سے مغربی سوداگر آ کر باہم بیوپار کا مبادلہ کرتے تھے، یہیں سسلی کی عرب حکومت کے جنگی جہازوں کا کارخانہ (دارالصناعہ[2]) تھا، اسی طرح سسلی کے دارالسلطنۃ پلرمو میں جو لب ساحل واقع تھا، عظیم الشان بندرگاہ اور جہاز سازی کا کارخانہ[3] تھا، اس کے لئے لوہا اور لکڑی اسی کی کان اور جنگل سے لائی جاتی تھی، اور ہزاروں مزدور روزانہ جہازوں کی تیاری میں مصروف رہتے تھے[4]،

اُندلس کے بندرگاہ عربی اندلس کے مشہور بندرگاہ جہاں سے مشرق کی آمد و رفت جاری تھی، دو تھے، ایک مریہ اور دوسرا بجانہ، یہ دونوں اندلس میں میں مشرق کے پھاٹک کہے جاتے تھے، مریہ کے متعلق یاقوت معجم البلدان میں رقم طراز ہے،

«مریہ، یہ بیرہ کے ضلع میں اندلس کا بڑا بندرگاہ ہے، یہیں سے سوداگر

---

[1] ابن اثیر حوادث سنہ ٣٠٣ھ مصری چھاپہ میں دو سو (مأتی) جہازوں کی جگہ لکھی ہے، اور پیرس اڈیشن میں سو کی،

[2] نزہۃ المشتاق ادریسی ٢٦، صفۃ ایطالیا، [3] ابن حوقل صفحہ ٨٢،

[4] ابن اثیر سنہ ٣٥٨ھ

جہاز پر سوار ہوتے ہیں، اور یہیں تجارتی جہازات آکر لنگر ڈالتے ہیں، یہاں جہازوں اور کشتیوں کی گودی موجود ہے، سمندر کا پانی شہر کی دیوار میں آکر لگتا ہے، یہاں حریر و دیبا کے کپڑے بہت اچھے بنتے ہیں، پہلے یہ صنعت قرطبہ میں تھی، لیکن اب مریہ کی صنعت نے اس کو شکست دیدی ہے، فرنگیوں نے خشکی و تری سے اس پر سنہ ٥٤٢ھ میں حملہ کرکے اس کو لے لیا تھا، مگر سنہ ٥٥٢ھ میں پھر مسلمانوں نے اس پر قبضہ کرلیا، اسلامی جنگی جہازوں کی ترتیب یہیں ہوتی ہے، اور یہیں سے وہ فرنگ کی لڑائی کےلئے نکلتے ہیں، مریہ بلش اندلس کا ایک اور بندرگاہ تھا، جہاں سے جہاز میں بیٹھ کر بربر آتے تھے، (معجم)

اشبیلیہ یہ اندلس کا مشہور شہر ہے، یہ سمندر کے قریب ہے، اور ایک دریا جو دجلہ اور نیل کے برابر ہے شہر کو سمندر سے پیوستہ کرتا ہے، اس دریا کا نام وادی الکبیر اور نہر اشبیلیہ ہے، اشبیلیہ کی اس وقوع نے اس کو ایک بڑا بحری شہر بنادیا تھا، مسلمانوں کی آمد سے پہلے بھی یہ بندرگاہ تھا، اور مسلمانوں کے آنے کے بعد بھی اس کی یہ حیثیت قائم رہی[1]

اس کی بحری ترقی کا ایک بڑا سبب یہ ہوا کہ سنہ ٢٣٠ھ میں جب بعض نامعلوم یورپین قوموں نے اشبیلیہ کی راہ سے اندلس پر بحری حملہ کیا اور مسلمانوں کو بہت نقصان پہنچا، تو شاہ وقت عبدالرحمان بن حکم نے اشبیلیہ کو مستحکم و محفوظ کرنے کا حکم دیا، اور یہاں جہاز سازی کا کارخانہ قائم کیا، اور بحری سپاہی نوکر رکھے، اور جنگی جہازوں کو اس کے سواحل پر مع سامان حرب کے آراستہ کیا، اس کا نتیجہ یہ ہوا

---

[1] تاریخ فتح اندلس لابن القوطیہ صفحہ ٥ مطبوعہ میڈریڈ، سنہ ١٨٦٨ء

کہ سنہ ۲۴۰ھ میں جب ان قوموں نے دوبارہ حملہ کیا تو عربوں کے جنگی جہازوں نے ان کا کامیاب مقابلہ کیا اور ان کو مار بھگایا[1]۔

دانیہ اندلس مین دانیہ ایک ساحلی شہر، اور مشہور بندرگاہ تھا، انجینیرنگ کے پورے کمال کے ساتھ بنایا گیا تھا، ادریسی الموجود سنہ ۵۴۸ھ نے اس بندرگاہ کی بڑی تعریف کی ہے، اور لکھا ہے کہ یہاں سے مشرق اقصیٰ کو جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور یہاں آتے بھی ہیں، یہاں جہازوں کا کارخانہ بھی ہے اور یہیں سے جنگی جہاز لڑائی کو نکلتے ہیں[2]۔

وہران بلاد بربر میں اندلس کے بندرگاہ مریّہ کے بالمقابل یہ محفوظ بندرگاہ تھا، جس میں چھوٹے بڑے جہاز اور سفری کشتناں آ کر کھڑی ہوتی تھیں، اندلس کے جہاز ہمیشہ یہاں آتے جاتے رہتے تھے[3]۔

شمالی افریقہ اور مراکش کے سب سے مشہور بندرگاہ کا نام بجایہ تھا، یہ افریقیہ (الجیریا اور تونس) اور مغرب (مراکش) کے بیچ میں بحر روم کے افریقی ساحل پر واقع تھا، یہ پہلے صرف معمولی بندرگاہ تھا، سنہ ۴۵۷ھ میں ناصر بن علناس نے اس کو مناسب بحری موقع سمجھ کر آباد کیا، اور آخر یہ ایک مہتم بالشان بندرگاہ بن گیا، جہاں سے ہر طرف جہازات جاتے، اور مسافر آتے تھے، (معجم یاقوت)

بجایہ کا شہر ایک ایسے عمدہ موقع پر واقع تھا، کہ اس کو تین طرف سے سمندر گھیرے تھے، ملوکِ صنہاجہ نے اس کو اپنا پایہ تخت بنایا، یہاں جہازسازی کے دو کارخانے تھے، رومی شہروں پر مسلمانوں کے بحری حملے

---

[1] تاریخ فتح اندلس لابن القوطیہ صفحہ ۶۷ مطبوعۂ میڈریڈ سنہ ۱۸۶۸ء

[2] جغرافیۂ ادریسی صفۃ افریقہ و اندلس صفحہ ۱۹۲ مطبوعۂ بریل سنہ ۱۸۶۶ء۔

[3] ایضاً صفحہ ۸۴

اسی بندرگاہ سے ہوتے تھے، یہ بہت ہی اہم بندرگاہ تھا، رومیوں کے جہاز ادہر شام اور اودہر انتہائی مملکت روم سے آتے جاتے یہاں ٹھہرتے تھے، اور مسلمانوں کے جہاز مصر، یمن، ہندوستان اور چین وغیرہ کی طرف سے یہاں آتے تھے [1]:

مراکش کا ایک اور مشہور بندرگاہ سبتہ تھا، جو اندلس کے بالمقابل افریقی ساحل پر واقع تھا، یاقوت نے لکھا ہے کہ یہ دنیا کا سب سے بہتر بندرگاہ ہے،

افریقہ کا سب سے مشہور بندرگاہ جس کو سنہ ۳۰۰ - ۳۰۵ ھ میں فاطمی حکومت کے بانی نے بنایا تھا، اس کے ساحل پر جو گودی تیار کی گئی تھی، وہ ایک سخت اور طویل چٹان کو کاٹ کر بنائی گئی تھی، اور اتنی بڑی تھی جس میں تیس جہاز بیک وقت ٹھہر سکتے تھے، بندرگاہ کے دونوں طرف بڑی بڑی زنجیریں پڑی رہتی تھیں، جب کوئی جہاز اندر لانا چاہتے تھے زنجیر کھول دیتے تھے، اور اسی طرح ڈال دیتے تھے، (معجم یاقوت)

ابو عبید بکری (المتوفی سنہ ۴۸۷ ھ - ۱۰۹۴ ع) نے مسالک و ممالک میں افریقیہ کے حسب ذیل بندرگاہوں کے جا بجا نام لئے ہیں۔ اور بعضوں کے حالات لکھے ہیں، مرسیٰ الاندلسیین، مرسی تینی، مرسی الشیہ، مرسی الخراطین، مرسی الخرز، مرسی الدار، مرسی الدجاج، مرسی الذبان، مرسی المدفون، مرسی الراہب، مرسی الروم، مرسی الزیتونہ، مرسیٰ مبیہ، مرسی الشجرہ، مرسی عمارۃ، مرسی القبۃ، مرسی ماریفن، مرسی ماسین، مرسی مغیاسہ، مرسی ملویہ، مرسی منیع، مرسیٰ موسیٰ، مرسیٰ جبل دہران، (مطبوعہ الجزائر سنہ ۱۹۱۱ ع)

---

[1] الاستبصار فی عجائب الامصار صفحہ ۲۰ - ۲۱ مطبوعۂ ویانا سنہ ۱۸۵۲ ع،

بحر روم میں مسلمانوں کی آمد و رفت کا ایک بڑا سبب حج بھی تھا کہ ہر سال ہزاروں حاجی اندلس و مراکش سے اسکندریہ آتے تھے ، اندلس کا مشہور سیاح ابن جبیر جو سنہ ٥٧٨ ھ میں اندلس سے اسکندریہ تک جینوا کے ایک جہاز پر آیا تھا ، وہ اندلس سے اسکندریہ تک اپنے بحری منازل اس طرح گناتا ہے کہ وہ ٢٨ شوال سنہ ٥٧٨ ھ کو سبتہ میں جہاز پر سوار ہوا ، اور جزیرہ یابسہ ، جزیرہ میورقہ ، جزیرہ منورقہ ، جزیرہ سردانیہ ، جزیرۂ سسلی ، اور جزیرہ کریٹ سے ہوکر ٢٩ ذیقعدہ سنہ مذکور کو اسکندریہ پہنچا ، یعنی یہ منزل اندلس سے لے کر اسکندریہ تک ٢٩ دن میں تمام ہوئی[1] ،

برقہ میں طلمیۃ ایک بندرگاہ تھا ، جہاں کبھی کبھی جہاز کھڑے ہوتے تھے (یعقوبی صفحہ ٣٤٣)

ابی شریک قیروان بحر روم کے ناکہ پر تھا ، حضرت عمر رض کے خاندان کے لوگوں اور دوسرے عرب خاندانوں بلکہ عجمیوں کی بھی آبادیاں تھیں ، اسی کے قریب ایک بندرگاہ اقلیبیہ تھا ، جہاں سے سسلی کے لئے جہاز پر سوار ہوتے تھے[2] ،

مصر کے بندرگاہ مصر کے بحیرۂ تینس میں تیسری صدی کے آخر میں بڑے بڑے جہاز چلتے تھے[3] ، اسی طرح شہر رشید نام ایک بڑی پررونق آبادی اس زمانہ میں تھی ، اس کا ایک بندرگاہ تھا ، جس میں سے ہوکر دریائے نیل کا پانی سمندر میں گرتا تھا ، اور سمندر سے جہاز اس میں داخل ہوکر نیل میں چلے آتے تھے[4] ،

---

[1] دیباچہ رحلہ ابن جبیر (گب ، صفحہ ٣٥ ـ ٣٨) [2] کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ٣٤٨ . [3] ایضاً صفحہ ٣٣٨ ، [4] ایضاً صفحہ ٣٣٨ ،

شہر قوص ممالیک کے زمانہ میں مصر صعید کا بہت بڑا بحری شہر تھا، جنوبی ملکوں سے جہازوں میں جو تاجر دریائے شور سے آتے تھے، وہ یہیں ٹھہرتے تھے، عدن کے تاجر یہیں رہتے تھے۔ بحری تجارت کے سبب سے یہاں بڑی دولت تھی۔[1]

فرما کے پاس قسطیہ ایک پرانی آبادی بحر روم کے ساحل پر ہے، یہاں ایک بندرگاہ تھا۔[2]

دمیاط میں جو ایک طرف دریائے نیل اور دوسری طرف بحر روم سے متصل تھا، بہت بڑا بندرگاہ تھا، یہاں کثرت سے جہاز آتے جاتے تھے یہاں دو برج بنائے گئے تھے، اور ان کے بیچ میں لوہے کی موٹی زنجیر پڑی رہتی تھی، تاکہ اس کے ساحل پر کوئی جہاز سرکاری اجازت کے بغیر لنگر نہ ڈال سکے۔[3]

بحر روم کے جنگی بیڑے

بحر روم کی عرب جہازرانی اور خصوصاً ان کے بیڑوں کا حال سب سے بہتر ابن خلدون نے لکھا ہے، وہ کہتا ہے،

> جب عربوں کی سلطنت قائم ہوگئی، اور ان کو اقتدار حاصل ہوا تو ہر پیشہ والے اپنا اپنا ہنر لے کر ان کی خدمت میں حاضر ہوئے، انہوں نے ملاحوں اور جہازرانوں کو نوکر رکھا، ان کی بحری واقفیت اور مشق ترقی کر گئی، ان میں بحریات کے ماہرین پیدا ہوئے، بحری جہاد کا ان کو شوق

---

[1] معجم البلدان یاقوت لفظ قوص، والانیس المفید للطالب المستفید منقول از کتاب زبدۃ کشف الممالک وبیان الطرق والمسالک لخلیل بن شاہین الظاہری مطبوعۂ مصر صفحہ ۲۹۹ [2] الانیس المفید صفحہ ۹۹ [3] ایضاً صفحہ ۱۰۰ و ۱۰۱،

ہوا، تجارتی اور جنگی جہازات بنوائے، جنگی بیڑوں کو سپاہیوں اور آلات جنگ سے آراستہ کیا، فوجوں کو سمندروں کی پشت پر سوار کیا، اور ان کو بحر روم کے مقابل کے افرنگی سواحل پر لڑنے کو بھیجا، اور اس غرض کے لئے ان مقامات کو منتخب کیا جو سمندر کے کنارے تھے، جیسے شام، افریقیہ، مراکش اور اندلس، خلیفہ عبد الملک نے حسان بن نعمان اپنے والی افریقیہ کو حکم دیا کہ ٹونس میں بحری آلات کے لئے دار الصناعہ قائم کرے چنانچہ یہیں سے سسلی پر زیادۃ اللہ بن ابراھیم بن اغلب کے زمانہ میں حملہ ہوا اور وہ فتح ہوا، اور قوصرہ پر قبضہ کیا، .... .. اس کے بعد افریقیہ اور اندلس کے جنگی بیڑے عبیدیین اور امویین کی سلطنتوں میں یکے بعد دیگرے مقابل کے سواحل پر حملے کرتے رہتے تھے، عبد الرحمان بن ناصر کے زمانہ میں اندلس کے بیڑے میں تقریباً دو سو جہاز تھے، اور اسی کے قریب قریب افریقیہ کے جہازوں کی تعداد تھی، اندلس کے امیر البحر کا نام ابن رماحس تھا، اور ان جہازوں کا مرکزی بندرگاہ بجایہ اور مریہ تھا، اور ہر بندرگاہ کے تمام جہازوں کا ایک افسر اعلی ہوتا تھا، جس کے سپرد تمام جہازوں، اور ملاحوں اور بحری سپاہیوں کی نگرانی ہوتی تھی، ہر جہاز میں ایک رئیس (کپتان) ہوتا تھا، جو ہوا سے اس کی رفتار، ڈانڈوں سے اس کے کھینے اور اس کے لنگر ڈالنے کا نگراں ہوتا تھا، اور جب کوئی جنگی صورت پیش ہوتی تھی، تو مقررہ بندر میں حسب ضرورت جہازوں کو یکجا اور تمام سامانوں سے آراستہ کرکے

کسی ایک امیر کی ماتحتی میں روانہ کیا جاتا تھا،

مسلمان اپنے عہد ترقی میں اس بحر روم پر ہر طرف سے پوری طرح قابض تھے، اور ان کے مقابلہ میں عیسائیوں کے بیڑوں کا کوئی شمار نہ تھا، چنانچہ مسلمانوں نے ہر جگہ بحری فتوحات حاصل کئے، اور سمندر کے اکثر جزیروں کے بادشاہ ہوگئے، جیسے میورقہ، منورقہ، یابسہ، سردانیہ، صقلیہ، قوصرہ، مالٹا کریٹ، سائپرس، اور دوسرے رومی و فرنگی ممالک،

ابوالقاسم شیعی اور اس کے فرزند مہدیہ سے اپنے بیڑوں کو لے کر نکلتے تھے، اور جینوا کے ساحلی شہر پر حملہ کرتے تھے، اور کامیاب واپس آتے تھے، مجاہد عامری جو دانیہ کا رئیس اور ملوک طوائف میں سے ایک تھا، اس نے سنہ ۴۰۵ھ میں اپنے بیڑوں سے سردانیہ کو فتح کیا، جس کو عیسائیوں نے اب واپس لے لیا، مسلمان اس زمانہ میں اس سمندر پر قابض تھے، اور ان کے جہاز آتے جاتے رہتے تھے، اور اسلامی لشکر اس سمندر کو جہازوں میں بیٹھکر سسلی سے براعظم کے شمالی حصہ میں جاتے تھے، اور شاہانِ فرنگ کے ملکوں پر حملے کرتے تھے، جیسا کہ بنی حسین شاہان سسلی کے زمانہ میں ہوا، اس زمانہ میں تمام عیسائی قومیں اپنے بیڑوں کو سمندر کے شمالی و مشرقی جانب میں فرنگستان اور سلافستان کے سواحل پر لے گئیں، اسلامی بیڑے اُن پر اس طرح ٹوٹ کر گرتے تھے، جیسے شیر اپنے شکار پر گرتا ہے، پورا سمندر

> مسلمانوں کے جہازوں سے بھرا تھا، اور صلح و جنگ کے لئے راستوں میں ان کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، اور عیسائیوں کا ایک تختہ بھی اس سمندر میں نہ تھا، عبیدیین کو جب زوال اور کمزوری لاحق ہوئی تو عیسائی چیرہ دست ہوئے، مصر و شام کے سواحل پر قابض ہو گئے، اور اسلامی بیڑے موقوف ہو گئے۔»

لیکن سلطان صلاح الدین بے جب عبیدیین کا خاتمہ کیا، اور عیسائیوں کو مصر اور شام سے دور کیا، تو اس نے جہازوں کی طرف بھی توجہ کی، چنانچہ شامی سواحل میں طلایہ گردی اور دشمنوں کے جہازوں کا مقابلہ اس نے جس طرح کیا ہے، اسکا حال عماد کاتب نے الفتح القسی فی الفتح القدسی میں لکھا ہے، ایک جگہ لکھتا ہے کہ

> اسکندریہ کے حکام کو لکھا گیا کہ بڑے جہازوں میں رسد کا سامان بھیجا جائے اور ان پر بہادر تیر انداز مقرر کئے جائیں، جب وہ شام کے سواحل پر نظر آئے تو عیسائی جہازوں نے ان کو ہر طرح سے گھیر لینا چاہا، مگر اسلامی جہاز نہایت بہادری سے لڑتے ہوئے ساحل تک پہنچ گئے۔» (ص ۲۸٤)

بہر حال اس کے بعد ابن خلدون لکھتا ہے، کہ

> عبیدیین کے زوال کے بعد اُن اطراف میں اسلامی جہازوں کی حالت بھی سقیم ہوگئی، اور صرف افریقیہ اور مراکش میں جہازوں کا انتظام بدستور قائم رہا، اور اُن کی قوت کو کوئی صدمہ نہیں پہنچا، چنانچہ

> لمتونہ کے عہد تک عربی بیڑے کے قائد جزیرۂ قادس کے رؤسا، بنی میمون تھے، اور انہی سے موحدین کی سلطنت کے فرمانروا عبدالمومن نے لیا، اور اندلسی اور افریقی سواحل پر ان کے بیڑوں کی تعداد سو ہوگئی، چھٹی صدی ہجری میں جب موحدین کی سلطنت کمال عروج پر تھی اور اندلس و مراکش دونوں پر ان کا قبضہ تھا تو انھوں نے اپنے جنگی جہازوں کو بیحد ترقی دی، جس کی نظیر نہیں، ان کے بیڑوں کا افسر اعلیٰ احمد صقلی (سسلی کا باشندہ) تھا،»

اصطخری جو چوتھی صدی کے بیچ میں تھا اور بحر روم میں اندلس اور سسلی تک جا چکا تھا، کہتا ہے، کہ

> «تمام سمندر میں اس سمندر (بحر روم) سے زیادہ کوئی خوبصورت نہیں کہ اس کے دونوں طرف برابر برابر سے غیر منقطع آبادیاں ہیں.....اور اس میں مسلمانوں اور رومیوں کے جہاز آتے جاتے ہیں، ہر فریق ایک طرف سے دوسری طرف جاتا ہے، اور اکثر اس میں مسلمانوں اور رومیوں کی فوجوں کی مڈ بھیڑ جہازوں میں ہو جاتی ہے، اور ہر فریق کے سو سو بلکہ اس سے زیادہ جنگی جہاز جمع ہو جاتے ہیں، اوز سمندر میں ان کی لڑائی ہوتی ہے،» صفحہ ۷۱

الغرض بحر روم کے دونوں ساحلوں میں عربوں کی آمد و رفت تھی، وہ افریقی ساحل میں ایک طرف اندلس اور طنجہ تک پہنچ کر مغربی اور جنوبی افریقہ تک چلے جاتے تھے، اور دوسری طرف وہ

ایشیائے کوچک، قسطنطنیہ اور جزائر کو طے کر کے، سسلی، اٹلی، اور فرانس تک پہنچتے تھے، اور کیا آج کوئی اس کو مانے گا، کہ جس طرح اسپین کے بحری صدر دروازہ جبرالٹر کی اصل جبل الطارق ہے، اسی طرح فرانس کے مشہور ترین بندرگاہ مرسیلیا کی اصل «مرسیٰ علی» ہے، یہ نام ادریسی کے جغرافیہ میں ملتا ہے،

اس مختصر بیان کے بعد جس کی تفصیل کا یہ موقع نہیں، انسائیکلو پیڈیا آف اسلام کے ایک فاضل مضمون نگار مارٹن ہارٹ مین (Martin Hart Man) کی اس تحقیق سے جس کو اُس نے اپنے مضمون «چین» میں ظاہر کیا ہے، کوئی منصف مزاج مورخ اتفاق کر سکتا ہے؟

> «اسلام عام طور سے دریا سے خائف رہا ہے، دریا پر کافروں کے تسلط سے وہ شروع ہی سے متاثر ہے، اور اُن کے تسلط کے مقابلہ کی اس نے کوئی کوشش نہیں کی، جب ہم مسلمانوں کو دریائی حملے کرتے ہوئے پاتے ہیں تب یہ معلوم ہوتا ہے کہ وہ اکثر شکستہ ہوتے رہے ہیں، رومیوں پر جتنے حملے انھوں نے کئے، وہ سب بیکار گئے۔»

اگر مسلمان قوموں میں سے ترکوں کے بحری مجاہدات بھی اس مقالہ کا موضوع ہوتا تو مقالہ نگار موصوف کی تحقیق کی حقیقت اور بھی برملا ظاہر ہو جاتی ہے،

سمندروں کا علم علم اور تمدن کے شروع میں قومیں اپنے آس پاس کے دریاؤں میں جب قدم رکھتی تھیں تو یہ خیال کرتی تھیں کہ ہر سمندر دوسرے سے الگ اور مستقل ہے[1]، اس سلسلہ میں سب سے بڑا

---

[1] مروج الذہب جلد صفحہ ۳۷۲ واحسن التقاسیم لبشاری صفحہ ۱۶ - ۱۷

انکشاف یہ ہے کہ یہ سمندر باہم ایک مشترک بحری دنیا ہیں، جو ہندوستان و چین و فارس و روم شام میں درحقیقت منقسم نہیں، بلکہ پانی کا ایک ہی عظیم الشان دائرہ ہے' جو ان سب ملکوں کو محیط ہے'

ہم کو معلوم نہیں کہ عربوں کو اس حقیقت کا علم کب ہوا، لیکن سنہ ۲۲۵ ھ میں موجود ایک عرب جہاز راں سلیمان کا دعویٰ ہے کہ اس سے پہلے اس کا علم کسی کو نہ تھا، وہ کہتا ہے،

و مما حدث فی زماننا هذا ولم یعرفه من تقدمنا انه لم یکن یقدر ان البحر الذی علیه بحر الصین و الهند یتصل بحر الشام ولا یقوم فی انفسهم، حتی کان فی عصرنا هذا فانه بلغنا انه وجد فی بحر الروم خشب مراکب العرب المخروزة التی قد تکسرت باهلها فقطعها الموج و ساقتها الریاح بامواج البحر فقذفته الی بحر الخزر ثم جری فی خلیج الروم و نفذ منه الی بحر الروم والشام فدل هذا علی

اور ان امور سے جو ہمارے زمانہ میں ہوا، اور پہلوں کو معلوم نہ تھا یہ ہے کہ اسکا اندازہ نہیں کیا جاتا تھا کہ بحر چین و ہند، بحر شام، (روم) سے ملا ہوا ہے، اور نہ اسکا خیال اگلے ملاحوں کو ہوا تھا، یہانتک کہ ہمارے زمانہ میں یہ مسئلہ ثابت ہوگیا، کیونکہ ہم کو یہ خبر ملی کہ بحر روم میں عربوں کے ان سیئے ہوئے جہازوں کے تختے جو ٹوٹ گئے تھے، اور موجوں نے انکے ٹکڑے کردیئے تھے، ہواؤں نے سمندر کی موجوں کے ساتھ ان کو بحر خزر

ان البحر يدور على الصين والسيلا وظهر بلاد الترك والخزر ثم يصب فى الخليج ويفضى الى بلاد الشام وذلک ان الخشب المخروز لا يكون الا لمراكب سيراف خاصة ومراكب الشام والروم مسمورة غير مخروزة وبلغنا ايضاً انه وجد ببحر الشام عنبر وهذا من المستنكر ومالم يعرف فى قديم الدهور ولا يجوز ان كان ما قيل حقا ان يكون العنبر وقع الىٰ بحر الشام الا من عدن وقلزم وهو البحر الذى يتصل بالبحار التى يكون فيها العنبر لان الله جل ذكره قدجعل الله بين البحرين حاجزاً (ارض السويس) بل هوان كان صحيحاً مايقذفه بحر الهند الىٰ سائر البحار واحدا بعد واحد حتى يفضى به الى بحر الشام

میں ڈال دیا اور وہاں سے وہ بہکر خلیج روم میں آئے ، اور اس سے نکل کر روم و شام کے سمندر میں ، اس سے ثابت ہوا کہ سمندر چین اور سیلا اور ترکستان اور خزر کی پشت پر گھوما ہے ، پھر خلیج (روم) میں گرا ہے ، اور پھر ملک شام تک پہنچا ہے ، اور یہ اس لئے معلوم ہوا کہ سئے ہوئے تختے صرف سیراف کی کشتیوں میں مخصوص ہیں ، اور شام و روم کی کشتیاں سی ہوئی نہیں ، بلکہ کیلوں سے جڑی ہوتی ہیں اور یہ بھی ہم کو معلوم ہوا کہ بحر روم میں عنبر پایا گیا ، اور یہ نا معلوم بات تھی ، اور قدیم زمانہ میں غیر معروف تھی ، اگر یہ خبر سچ ہے تو یہی ہو سکتا ہے کہ یہ عنبر عدن سے آیا ہو ، اور بحر احمر کو اون دریاؤں سے ملا ہو

سے جن میں عنبر پیدا ہوتا ہے۔ لیکن بحر احمر اور بحر روم کے درمیان خدا نے دیوار قائم کردی ہے، (یہ سویس ہے، جس کو کھود کر اب نہر بنا دیا گیا ہے) اس لئے اگر وہ عنبر والا واقعہ صحیح ہے، تو یہی ہو سکتا ہے کہ اس عنبر کو بحر ہند نے دوسرے سمندروں میں پھینکا ہے، اور ایک سمندر سے دوسرے سمندر میں ہوتے ہوئے بحر روم تک پہنچا،

(۸۹ مطبوعہ پیرس)

سلیمان نے جو پہلا راستہ بتایا ہے وہ بحر ہند سے بحر چین، بحر الکاہل، بحر بیرنگ ہوکر قطب شمالی کے منجمد برفستانی سمندر آرکٹک سے گذر کر اٹلانٹک پار کرکے جبل الطارق (جبرالٹر) سے مڑکر بحر روم میں داخلہ کا ہے، لیکن دوسرا راستہ جو بحر ہند کے عنبر کے بحر روم میں پہنچ جانے کے لئے وہ بتاتا ہے، وہ زیادہ آسان اور کھلا ہوا ہے، اور وہ یہی ہے کہ بحر ہند سے بحر بربرا ہوکر بحر محیط میں اور بحر محیط سے جبل الطارق سے ہوکر بحر روم میں، بہر حال سلیمان کے اس صحیح قیاس سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ وہ دنیا اور سمندر کے نقشہ کو صحیح سمجھ رہا تھا، بعد کے جہازرانوں نے افریقہ کے سواحل کے راستہ بحر روم میں چلے جانے کو اور زیادہ وضاحت سے بیان کیا ہے، چنانچہ ابن واضح یعقوبی جو سلیمان کے پچاس برس بعد ہوا ہے

اپنے جغرافیہ کتاب البلدان کے خاتمہ میں مراکشی ساحل کے شہر سوس اقصیٰ کے ذکر میں کہتا ہے کہ یہاں ساحل پر ایک مسجد بہاول ہے

و يلقى البحر عند مسجد بهلول المراكب الخيطية التي تعمل بالابلّة التي يركب فيها الى الصين (٣٦٠ ليڈن)	اور سمندر اسی مسجد بہلول کے سامنے ان ڈوریوں والے جہازوں کو لاکر ڈال دیتا ہے جو ابلہ (خلیج فارس) میں بنتے ہیں، اور جن میں چین کا سفر کیا جاتا ہے '

اسی قسم کا بیان مسعودی (سنہ ٣٠٣ ھ) نے مروج الذہب میں کیا ہے (جلد اول صفحہ ٢٦٥)

اس کے بعد حکیم ابو ریحان بیرونی المتوفی سنہ ٤٤٠ ھ نے یاقوت کے بقول سمندروں کا سب سے بہتر نقشہ کھینچا ہے، کہتا ہے :

اما البحر المحيط الذی فی مغرب المعمورة و علی ساحل بلاد طنجة و الاندلس فانه سمی البحر المحيط و سماه اليونانيون اوقيانوس و لا يلجج فيه انما يسلك بالقرب من ساحله و هو يمتد من عند هذه البلاد نحو الشمال علی محاذاة ارض الصقالبة و يخرج عنه خليج عظيم فی شمال الصقالبة و يمتد الیٰ قرب ارض بلغار بلاد المسلمين و يعرفونه ببحرورنگ	آباد دنیا کے مغرب میں اور طنجہ اور اسپین کے سواحل پر جو بحر محیط ہے، اسی کا نام بحر محیط ہے، جس کو یونانی اوقیانوس کہتے ہیں، اس کے بیچ میں نہیں گھسا جاتا، صرف اس کے سواحل کے کنارے کنارے جہاز چلتے ہیں وہ ان ملکوں سے شمال کی طرف صقالبہ (سلاد) کے ملک کی طرف چلتا ہے، اور اس سے صقالبہ کے شمال میں

وهم امة علیٰ ساحله ثم ینحرف وراء هم نحو المشرق و بین ساحله و بین اقصیٰ ارض الترک ارضون و جبال مجهولة خربة غیر مسلوکة و اما امتداد البحر المحیط الغربی من ارض طنجة نحو الجنوب فانه ینحرف علیٰ جنوب ارض سودان المغرب وراء الجبال المعروفة بجبال القمر التی تنبع منها عیون نیل مصروفی سلوکه غزر لا تنجو منه سفینة .... و اما البحر المحیط من جهة الشرق وراء اقاصی ارض الصین فانه ایضاً غیر مسلوک و ینشعب منه خلیج یکون منه البحر الذی یسمی فی کل موضع من الارض التی تحاذیه فیکون ذلک اول البحر الصین ثم الهند و خرج منه خلجان عظام یسمی کل واحد منها بحر اعلی حدة .... و الخلیج الآخر المقدم ذکره هوالمعروف بحر البربے یمتد من عدن الی سفالته الزنج

ایک بڑی کھاڑی نکلتی ہے، اور وہ بلغار کے اسلامی ملک کے قریب تک جاتی ہے. اور اس کا نام دریاے بیرنگ ہے. اور اسی بیرنگ کے نام سے ایک قوم اس کے ساحل پر آباد ہے، پھر یہ سمندر اُن کے پیچھے مشرق سے کہ اسکے ساحل اور اقصاے ملک اتراک کے درمیان کچھ زمین اور پہاڑ ہیں جو ویران ہیں، اور جن میں چلتا راستہ نہیں، اور نامعلوم ہیں..... اب سرزمین طنجہ سے جنوب کی طرف مغربی بحر محیط کا پھیلاؤ. تو مغربی سودان (افریقہ) سے ان پہاڑوں کے پیچھے جن کو کوہ قمر کہتے ہیں، اور جن سے مصر کے دریاے نیل کا سرچشمہ نکلتا ہے اور اس میں چلنے میں بہت پانی ملتا ہے، جس میں جہاز سلامت نہیں رہتا، بحر محیط، مشرق کی طرف چین کی انتہائی سرزمین

ولا يتجا وزها مركب معزم
المخاطرة فيه و يتصل بعد ها
ببحرا و قيا نوس المغربي،

(مقدمه معجم البلدان ياقوت
صفحه ١٩١ و ٢٠، مصر)

کے پیچھے سے جاتا ہے، یہ
راستہ بھی چلتا نہیں ہے،
(غرض) اسی طرح بحر محیط
سے جو دریا نکلتا ہے وہ اس
ملک کی مناسبت سے جس
کے سامنے وہ نکلتا ہے، اس
دریا کا نام رکھدیا گیا ہے،
تو پہلے بحر چین، پھر بحر
ہند، اور اس سے بڑی بڑی
کھاڑیاں نکلی ہیں، جن میں
سے ہر ایک کا الگ الگ دریا
نام ہے،.... دوسری کھاڑی
جسکا پہلے ذکر ہوا، بحر بر
برا ہے، جو عدن سے زنج
تک ہے، اس سے آگے جہاز
عموماً نہیں جاتے کہ اسمیں
بڑے خطرے ہیں، اور دریا
اس کے بعد مغربی بحر محیط
سے جاکر مل جاتا ہے،

ابو حامد اندلسی نامی مشہور سیاح عالم المتوفی سنہ ٥٦٥ھ اپنی کتاب تحفۃ الالباب میں سمندر کی وحدت کے مسئلہ کو سب سے زیادہ واضح کر کے بیان کرتا ہے،

اعلم ان البحر المحيط الذی
احاط بالدنيا و الارض فی

جانو کہ محیط جو دنیا کو
گھیرے ہے، اور زمین سمندر

وسط البحر کالکرة فی غدیر ماء و هوالبحر الا سود الذی یعرف ببحر الظلمات لاتد خله السفن و بحر الهند خلیج منه وبحر الصین خلیج منه ، و بحر القلزم خلیج منه وبحر فارس خلیج منه یمتد بعضه الی البصرة الی عبادان وسیراف و کرمان والبحرین و جزیرة قیس و الدیبل الی بلاد الحبشة الی الزنج والی سرندیب والصولیان ، وکل هذه البحار التی ذکرتها ومالم اذکرها انما اصلها من البحر الاسود الذی یقاله البحر المحیط ،

(صفحہ ۹۱ و ۹۲ مطبوعہ پیرس)

کے بیچ میں اس طرح ہے جیسے گیند تالاب میں ، یہ وہ سیاہ سمندر ہے جسکا نام بحر ظلمات ہے جس میں جہازات نہیں جاتے ، اور بحر ہند اس کی ایک کھاڑی ہے ، بحر چین اس کی ایک شاخ ہے ، بحر احمر اس کی ایک خلیج ہے ، بحر فارس اس کا ایک حصہ ہے ، وہی سمندر ہے جو بصرہ ، عبدان ، سیراف کرمان ، بحرین ، جزیرۂ قیس دیبل حبشہ ، زنج ، سراندیب چولیان تک ، یہ تمام دریا جنکا نام میں نے لیا ، اور جن کا نہیں لیا ، ان سب کی اصل وہی سیاہ سمندر ہے ، جس کو بحر محیط کہتے ہیں ،

لیکن ہمارے نزدیک سمندروں کی سب سے صاف اور روشن تصویر ابو الفداء المتوفی سنہ ۷۲۵ ھ نے ، اور اس سے زیادہ ابن خلدون (المتوفی سنہ ۸۰۸ ھ) نے ، کھینچی ہے ابو الفداء کا بیان حسب ذیل ہے ،

ان جانب المحیط المغربی الذی علی ساحله بلاد المغرب یسمی

مغربی بحر محیط کا وہ حصہ جس کے ساحل پر مراکش

اوقيانوس، وفيه الجزائر الخالدات وهي واغلة فيه عن ساحله درجات. . . . والبحر المحيط المذكور ياخذ في الامتداد من سواحل المغرب الاقصىٰ على جهة الجنوب حتى يتجاوز صحراء لمتونة، وهي براري للبربر، بين طرف بلاد البربر وبين اطراف بلاد اسودان ثم يمتد جنوباً على اراضي خراب غير مسكونة ولا مسلوكة حتى يتجاوز خط الاستواء في الجنوب عنه، ثم يعطف على جهة الشرق وراء جبال القمر التي منها منابع نيل مصر فيصير البحر المذكور جنوبيا عن الارض، ثم يمتد مشرقاً على اراضي خراب وراء بلاد الزنج ثم يمتد مشرقاً وشمالاً حتى يتصل ببحر الصين والهند وهنالك بلاد الصين، ثم ينعطف في شرقي الصين الى جهة الشمال ثم يمتد شمالا على شرقي بلاد الصين، حتى

و اندلس واقع ہیں، اوقیانوس کہلاتا ہے، اور اس میں جزائر خالدات ہیں، اور وہ جزائر اس سمندر میں ساحل سے چند درجے دور ہیں. . . . یہ بحر محیط مراکش کے سواحل سے لمبا ہوکر جنوب کی طرف جاتا ہے، یہانتک کہ صحرائے لمتونہ یعنی بربر کے صحراؤں سے جو ملک بربر اور ملک سودان کے بیچ میں ہے، اگے بڑھتا ہے، پھر جنوب کی طرف ویران، غیر آباد اور نہ چلے ہوئے قطعات سے گذر کر خط استواء تک پہنچتا ہے، پھر وہ مشرق میں کوہ قمر کے پیچھے سے جس میں سے مصر کا دریائے نیل نکلا ہے، وہ مڑتا ہے، تو یہ سمندر خشکی سے جنوب کی طرف جاتا ہے، پھر مشرق کی طرف افریقہ کی سمت ویران زمین کے پیچھے سے پھیلتا ہے پھر مشرق اور شمال

يتجاوز بلاد الصين ويسامت سد ياجوج وماجوج، ثم يتعطف ويستدير على اراض غير معلومة الاحوال ويمتد مغربا ويصير فى جهة الشمال عن الارض ويسامت بلاد الروس ويتجاوزها ويعطف مغربا وجنوبا ويستدير على الارض ويصير من جهة الغرب ويمتد على سواحل امم مختلفة من الكفار (الافرنج) ويسامت بلاد رومية عن غربيها ثم يمتد جنوبا ويتجاوز بلاد رومية الى مسامتة البلاد التى بين رومية وبين الاندلس حتى يتجاوزها على سواحل الاندلس، ثم يمتد علىٰ غربى الاندلس جنوبا حتى يتجاوز الاندلس ويسامت سبته من بر العدوة من حيث ابتدءنا، (تقويم البلدان صفحة ٢٠)

میں چل کر بحر چین اور بحر ہند سے مل جاتا ہے، پھر مشرق کی طرف چلتا ہے، یہانتک کہ زمین مشرقی کھلی ہوئی آخری خشکی کے مقابل ہوتا ہے، یہاں چین کا ملک ہے، پھر چین کے مشرق سے شمال کی طرف مڑتا ہے، پھر شمال سے چین کے مشرق کی طرف چلتا ہے، یہانتک کہ ملک چین سے آگے بڑھتا ہے اور یاجوج و ماجوج کی دیوار کے مقابل ہوتا ہے، پھر مڑتا ہے، اور نامعلوم زمین پر گھومتا ہے اور مغرب کی طرف بڑھتا ہے، اور زمین سے شمال کی سمت میں ہوتا ہے، اور ملک اسکے بالمقابل ہوکر آگے مغرب اور جنوب کی طرف مڑتا ہے، اور زمین پر گھوم جاتا ہے، اور مغرب کی طرف سے ہوکر کفار (فرنگ) کی مختلف قوموں کے سواحل سے گذرتا اور ملک روم (اٹلی) کے مقابل

ہوتا ہے اور بلاد روم سے آگے بڑھ کر ان ملکوں کے مقابل ہوتا ہے جو رومہ اور اندلس (اسپین) کے درمیان ہیں، یہانتک کہ اندلس کے ساحل سے بڑھتا ہے، پھر اندلس کے مغرب سے جنوب ہوکر اندلس سے آگے بڑھتا ہے، اور سبتہ کے مقابل ہوتا ہے، جہاں سے ہم نے اس کا آغاز کیا تھا،

علامہ ابن خلدون نے مقدمہ میں سمندروں کے حالات پر جو مفصل مضمون لکھا ہے وہ یہ ہے:—

قالوا ان هذا البحر المحيط يخرج منه من جهة المغرب فى الاقليم الرابع البحر الرومى المعروف يبدء فى خليج متضائق فى عرض اثنى عشر ميلاً او نحوها ما بين طنجة وطريف ويسمى الزقاق، ثم يذهب مشرقا وينفسح الى عرض ستمائة ميل ونهايته فى آخر الجزء الرابع من الاقليم الرابع على الف فرسخ ومائة وستين

جغرافیہ دانوں نے کہا: بحر محیط سے مغرب کی سمت میں چوتھی اقلیم میں بحر روم نکلا ہے، یہ ایک تنگ خلیج سے جو بارہ میل کے قریب چوڑی ہے، طنجہ اور طریف کے بیچ سے نکلی ہے، اور اس تنگ خلیج کا نام زقاق ہے، پھر یہ بحر روم مشرق کی طرف جاتا ہے اور چھ سو میل چوڑا ہوجاتا ہے، اور

فرسخا من مبدئه وعليه هنالك سواحل الشام وعليه من جهة الجنوب سواحل المغرب، اولها طنجة عند الخليج ثم افريقية، ثم برقة الى الاسكندرية، ومن جهة الشمال سواحل القسطنطنية عند الخليج، ثم البنادقة، ثم رومة، ثم الافرنجة، ثم الاندلس الى طريف عند الزقاق قبالة طنجة ويسمى هذا البحر الرومي والشامي وفيه جزر كثيرة عامرة كبار مثل اقريطش وقبرص وصقلية وميورقة وسردانية ودانية. وقالوا او يخرج منه فى جهة الشمال بحران آخران من خليجين احدهما مسامت للقسطنطنية يبدء من هذا البحر متضائقاً فى عرض رمية السهم ويمر ثلاثة بحار فيتصل بالقسطنطنية ثم ينفسح فى عرض اربعة اميال ويمر فى جريه ستين ميلا ويسمى خليج القسطنطنية ثم بخرج من

اس کا خاتمہ اقلیم چہارم کے چوتھے حصہ میں آغاز سے لیکر یہانتک ایکہزار ایک سو ساٹھہ فرسخ پر ہوتا ہے، اور یہیں اس کے کنارے پر ملک شام کے سواحل ہیں، اور اسی کے جنوب کی سمت میں مغرب (شمالی افریقیہ) کے سواحل ہیں، جن کا آغاز (تنگ) خلیج کے پاس ہے، پھر افریقہ ہے، پھر برقہ، اسکندریہ تک، اور شمال کی طرف قسطنطنیہ کے سواحل ہیں، خلیج کے پاس پھر بنادقہ (وینس) پھر رومہ (اٹلی) پھر فرنگستان پھر اندلس، طریف تک زقاق کے پاس، طنجہ کے سامنے اور اس کا نام بحر روم اور شام ہے، اور اس میں بہت سے بڑے آباد جزیرے ہیں، جیسے کریٹ، سائپرس، سسلی میورقہ، سردانیہ اور دانیہ،

جغرافیہ دان کہتے ہیں: اور اس بحر روم سے شمال

فوهة عرضها ستة اميال فيمد بحر ينطس وهو بحر ينحرف من هناك فى مذهبه الى ناحية الشرق فيمر بارض هريقيلة وينتهى الى بلاد الخزرية على الف وثلثماية ميل من فوهته وعليه من الجانبين امم من الروم والترك وبرجان والروس، وبحر الثانى من خليجى هذا البحر الروسى وهو بحر البنادقه يخرج من بلاد الروم على سمت الشمال فاذا انتهى الى سمت الجبل انحرف فى سمت المغرب الى بلاد البنادقة والردم وغيرهم امم ويسمى خليج البنادقة.

وقالو ادينساح من هذا البحر المحيط ايضاً من الشرق على ثلاث عشرة درجة فى الشمال من خط الاستواء بحر عظيم متسع يمر الى الجنوب قليلا ينتهى الى الاقليم الاول ثم يمر فيه مغربا الى ان ينتهى فى الجزء الخامس منه الى بلاد

میں دو سمندر، دو خلیج سے اور نکلتے ہیں، ایک قسطنطنیہ کے مقابل ہے، وہ بحر روم سے ایک تیر کے پھینکنے بھر کی مسافت سے تنگ عرص میں نکلتا ہے، اور تین دریا ہوکر نکلتا ہے، تو قسطنطنیہ سے مل جاتا ہے، پھر چار میل عرض میں بڑھ جاتا ہے، اور ساٹھ میل تک بہتا ہے، اس کا نام خلیج قسطنطنیہ ہے، پھر وہ ایک دہانہ سے جو چھ میل چوڑا ہے نکل کر بحر ینطس (بحر اسود) کا معاون ہوجاتا ہے اور یہ دریا یہاں سے کج ہوکر پورب کی طرف جاتا ہے، اور زمین کے بریقیلہ سے گذرتا ہے، اور ملک خزر پر جاکر ختم ہوتا ہے، اور یہ دہانہ سے لیکر یہاں تک ۱۳ سو میل ہے، اور اس دریا کے دونوں طرف رومی، ترک برجان، روس وغیرہ کی قومیں

الحبشة والزنج و الى بلاد باب المندب منه على اربعة الاف فرسخ وخمسمائة فرسخ من مبدئه ويسمى البحر الصيق والهندى والحبشى، وعليه من جهة الجنوب بلاد الزنج وبلاد بربر (بربرا؟) التى ذكرها امرء القيس فى شعره وليسوا من البربر الذين هم قبائل المغرب، ثم مقدشوا ثم بلد سفالة وارض الواق واق[۱] وامم اخر ليس بعدهم الا القفار والخلاء، وعليه من جهة الشمال الصين من عند مبدئه ثم الهند ثم السند ثم سواحل اليمن من الاحقاف والزبيد وغيرها ثم بلاد الزنج عند نهايته وبعد هم الجشة، وقالوا ويخرج من هذا البحر الجشى بحران آخران احدهما يخرج من بلاد نهايته عند باب المندب فيبد متضائقا ثم يمر مستجرا الى ناحيته

آباد ہیں، اور اس بحر روم کی دوسری خلیج سے دوسرا سمندر شروع ہوتا ہے جسکا نام بحر بنادقہ ہے، جو شمال کی طرف ملک روم (اٹلی) سے چلتا ہے، اور جب پہاڑ کی سمت تک پہنچتا ہے تو مغرب کیطرف بنادقہ (وینس) اور روم وغیرہ قوموں کے ملکوں کیطرف مڑ جاتا ہے، اور اسکا نام خلیج وینس ہے، جغرافیہ داں کہتے ہیں کہ اس بحر محیط سے نکل کر پورب میں تیرہ درجہ پر، خط استواء کے شمال میں ایک اور وسیع سمندر بہتا ہے، جو کسی قدر جنوب کی طرف گذرتا ہے، یہانتک کہ پہلی اقلیم تک ختم ہوتا ہے، پھر اسی اقلیم میں پچھم رخ چلتا ہے، یہانتک کہ اس اقلیم کے پانچویں جزء میں ملک حبشہ

---

[۱] اس کی یہ جائے وقوع صحیح نہیں «س»

الشمال و مغربا قليلا الى ان ينتهى الى مدينته القلزم فى الجزء الخامس من الا قليم الثانى على الف واربعمآته ميل من مبدئه و يسمى بحر القلزم و بحرالسويس، و بينه و بين فسطاط مصر من هنالك ثلاث مراحل و عليه من جهته الشرق سواحل اليمن ثم الحجاز وجدة ثم مدين و ايلته و فاران عند نهايته من جهة الغرب سواحل العميد و عيذاب و سواكن و زيلع ثم بلادالحبشة عند مبدئه و آخره عندا القلزم يسامت البحر الرومى عند العريش و بينها نحوست مراحل وما زال الملوك فى الا سلام و قبله يرومون خرق ما بينهما ولم يتم ذلک،

والبحر الثانى من هذا البحر الحبشى ويسمى الخليج الاخضر و يخرج ما بين بلاد السند و الا حقاف من اليمن و يمر الى نهاية الشمال مغربا قليلا

اور زنگستان باب المندب تک چلا جاتا ہے، جو شروع سے یہانتک ساڑھے چار ہزار فرسخ ہے، اور اس کا نام بحر چین، اور بحر ہند اور بحر حبش ہے، اسی کے ساحل پر جنوب کی طرف زنگ اور بربرا کا ملک ہے، جس کا ذکر امراء القیس نے اپنے شعر میں کیا ہے، اور یہ بربرا وہ بربر نہیں ہیں جو مغرب (شمال، افریقہ) کے قبیلوں میں سے ہے، پھر مقد ہشوا ہے، پھر بلد سفالہ ہے، اور ملک واق واق (جاپان؟) ہے اور اسی کے ساحل پر شمال رُخ اس سمندر کے آغاز پر چین ہے، پھر ہندوستان ہے، پھر سندھ ہے، پھر (بالمقابل) یمن کے سواحل یعنی احقاف اور زبید وغیرہ ہیں، پھر اس سمندر کے اخیر پر ملک زنگ ہے، اور اس کے بعد ملک حبشہ، جغرافیہ دانوں کا بیان ہے کہ اس بحر حبش

الیٰ ان ینتھی الیٰ الابلته من سواحل البصرة فی الجزء السادس من الاقلیم الثانی علی اربعمائة فرسخ واربعین فرسخا من مبدئه ویسمی بحر فارس وعلیه من جهة المشرق سواحل السند و مکران و کرمان و فارس و الابلته عند نهایته، و من جهة الغرب سواحل البحرین والیمامته وعمان والشحر والاحقاف عند مبدئه وفیما بین بحر فارس والقلزم جزیرة الغرب کانها دخلته من البر فی البحر یحیط بها البحر الحبشی من الجنوب و بحر القلزم من الغرب و بحر فارس من الشرق و تفضی الی العراق فیمابین الشام و البصرة علی الف و خمسمائة میل بینهما، [1]

سے دو سمندر اور نکلتے ہیں، ایک باب المندب کے پاس سے تنگ ہو کر شروع ہوتا ہے، پھر شمال کی طرف بڑھتا اور پھیلتا ہوا اور کسی قدر پچھم رخ ہو کر شہر قلزم پر جاکر دوسری اقلیم کے پانچویں حصہ میں چودہ سو میل پر ختم ہوتا ہے، اس کا نام بحر قلزم اور بحر سویس (اور بحر احمر) ہے، اور یہاں سے فسطاط مصر تک تین منزلیں ہیں، اور اسی کے ساحل پر مشرق کی سمت یمن کے ساحل پھر حجاز اور جدہ ہیں، پھر مدین، ایلہ (عقبہ) اور فاران اس کے خاتمہ پر ہیں، اور مغرب طرف مصر زیرین کے سواحل اور عیذاب اور سواکن اور زیلع (اریٹیریا) پھر ملک حبشہ، اس کے شروع پر، اور اس کا آخر قلزم پر بحر روم کے ٹھیک سیدھ میں عریش کے پاس ہے، اور

---

[1] مقدمۂ ثانیہ،

اسلام میں اور اس سے پہلے
بھی بادشاہوں نے اس درمیان
کی حائل خشکی (سویس) کو
کاٹ کر دونوں سمندروں کو
ملانا چاہا، مگر پورا نہ کر
سکے،

اس بحر حبش سے دوسرا
سمندر جو نکلا ہے اس کا
نام بحر اخضر ہے جو سندھ
اور یمن کے احقاف کے درمیان
ہے، اور شمال کی انتہا تک
کسی قدر پچھم ہوکر بصرہ
کے سواحل میں ابلہ پر دوسری
اقلیم کے چھٹے حصہ میں
چار سو چالیس فرسخ پر ختم
ہوتا ہے، اور اسکا نام بحر
فارس ہے، اور اسی کے ساحل
پر مشرق رُخ سندھ، مکران،
کرمان، فارس ہے، اور خاتمہ
پر ابلہ ہے، اور پچھم طرف
بحرین، یمامہ، عمان، اور شہر
ہیں، اور احقاف اس کے آغاز
پر ہے، اور بحر فارس اور
قلزم کے درمیان جزیرۂ عرب

> ہے گویا کہ خشکی کا حصہ سمندر میں گھس گیا ہے، جزیرہ عرب کو دکھن سے بحرحبش، پچھم سے بحرقلزم پورب سے بحر فارس گھیرے ہے، اور وہ عراق تک شام اور بصرہ کے بیچ میں دونوں کے درمیان ڈیڑھ ہزار کی مسافت پر،

سمندروں کی پیمایش | ابن خلدوں کا سفر اندلس سے مصر اور حجاز تک محدود ہے، اُسکا یہ بیان جیسا کہ اس نے تصریح کی ہے، ادریسی الموجود سنہ ٥٤٨ھ کے جغرافیہ پر مبنی ہے، ان بیانات میں ایک خاص قابل لحاظ بات یہ ہے کہ اس میں سمندروں کا طول مسافت جا بجا مذکور ہے، اس قسم کی پیمایش کا ذکر بطلیموس کے جغرافیہ میں بھی ہے، مگر اس میں بیحد غلطیاں ہیں، عربوں کے بیانات موجودہ زمانے کی تحقیقات سے بہت کم فرق رکھتے ہیں، چنانچہ موسیو لیبان تمدن عرب میں لکھتے ہیں،

> بطلیموس نے شہروں کے جو مقامات دریافت کئے تھے اُن میں بڑی غلطی تھی، مثلاً بحر متوسط (بحر روم) ہی کے طول میں اس نے چار سو فرسخ کی غلطی کی تھی، عربوں نے جو کچھ ترقی جغرافیہ میں کی، اس کے ثبوت کے لئے اسی قدر کافی ہوگا کہ ان کے تحقیق کئے ہوئے مقامات و امکنہ کا مقابلہ یونانیوں کے ساتھ کیا جائے،

اس مقابلہ سے ثابت ہوگا کہ عربوں کے تحقیق کئے ہوئے عرض البلدوں میں صرف کچھ دقیقوں کا فرق ہے، برخلاف اس کے یونانیوں نے درجوں کی غلطی کی ہیں، طول البلد کی تحقیق میں جو ایسے زمانہ میں جب کہ نہ درست گھڑیاں تھیں، نہ چاند کی حرکت کی صحیح جدولیں، نہایت مشکل تھی، انہوں نے البتہ زیادہ غلطی کی ہے، تاہم دو درجے سے زیادہ غلطی نہیں ہوئی ہے، جو یونانیوں سے بمدارج کم ہے، مثلاً طنجہ کے طول البلد کو اسکندریہ سے حساب کر کے بطلیموس نے ٥٣ درجہ اور ٣٠ دقیقہ لکھا ہے، حالانکہ واقعی طول ٣٥ درجہ اور ٤١ دقیقہ ہے، یعنی بطلیموس کی تحقیق میں تقریباً ١٨ درجہ کی غلطی ہے، عربوں کے نقشوں میں بحر متوسط (بحر روم) کے طول میں طنجہ سے طرابلس تک کل ایک درجہ کی غلطی ہے، بر خلاف اس کے بطلیموس کے نقشے میں اس کو ١٩ درجہ زیادہ لمبا قرار دیا ہے، جس کی وجہ سے تقریباً چار سو فرسخ کی غلطی واقع ہوئی ہے۔[1]

اسی طرح بحر قلزم (بحر احمر) کی جو پیمائش ابن خلدون نے نقل کی ہے، وہ ١٤ سو میل ہے، اور آجکل کے جدید نقشوں میں اس کی مسافت ١٣١٠ میل دکھائی گئی ہے، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کی تحقیقات جدید تحقیق سے کس قدر قریب تر ہے،

بحر بیرنگ الاسکا واقع شمالی امریکا اور شمالی روسی ایشیا کے درمیان بحر منجمد میں جو ہلکی سی آبی تحریر ہے، اس کا نام بیرنگ (BERING)

---

[1] تمدن عرب لیبان، مترجمہ مولوی سید علی بلگرامی صفحہ ٤٣٠،

ہے، جس کی نسبت یہ سمجھا جاتا ہے کہ یہاں تک انسانوں کے قدم بہت حال زمانہ میں پڑے ہیں، اور اس کو کسی بیرنگ صاحب نے دریافت کیا ہے، یہ مقام قطب شمالی کے بہت قریب ہے اور ہمیشہ برف سے ڈھکی ہوئی ہے، مگر یہ دیکھکر تعجب ہوتا ہے کہ اہل عرب کو اس کی واقفیت تھی،

سلیمان سنہ ۲۲۵ھ ۸۳۹ء نے بحر چین کو جس بحری راستہ سے چین کی پشت پر سے ہوکر پسیفک اور آرکٹک کو عبور کرکے اطلانٹک میں آکر بحر روم سے ملایا ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ وہ اس راستہ سے واقف تھا، یا وہ اس کا تخیل کرتا تھا،

ابوالفسدا (سنہ ۷۳۲ھ) کا بیان ہے،

ذکر بحر ورنگ۔ لم اجد لہذا البحر ذکراً الا فی مصنفات ابی الریحان البیرونی و فی التذکرۃ للنصیر فاثبتہ جسما ذکرہ البیرونی قال بحر ورنگ یخرج من البحر المحیط الشمالی الیٰ جہتہ الجنوب ولہ طول و عرض صالحان و ورنگ امۃ علی ساحلہ

(تقویم البلدان صفحہ ۳۵)

بحر ورنگ کا ذکر۔ میں نے اس سمندر کا ذکر ابوریحان بیرونی کی تصنیفات اور نصیر طوسی کی تذکرہ کے سوا اور کہیں نہیں پایا، اس لئے اس کو یہاں ثبت کیا جس طرح کہ بیرونی نے اس کو بیان کیا ہے، وہ کہتا ہے کہ بحر ورنگ شمالی بحر محیط سے جنوب کی طرف نکلا ہے، اس کی لمبائی اور چوڑائی خاصی ہے، اور ورنگ ایک قوم کا نام ہے جو اس کے ساحل پر آباد ہے۔

ابو ریحان بیرونی کی وفات سنہ ٤٤٠ھ میں اور نصیر طوسی کی سنہ ٦٧٢ھ میں ہے، اس سے اندازہ ہوگا کہ مسلمانوں کی تصانیف میں اس سمندر کا تعارف بیرنگ (ورنگ) کے نام سے بہت قدیم ہے،

ابو ریحان کا وطن خوارزم (خیوا) تھا، جس کی سرحد روس تک تھی، اسی زمانہ میں انتہائی روس میں بلغار (موجودہ بلغاریا نہیں) کے بادشاہ نے اسلام قبول کیا تھا، اور خلیفہ مقتدر باللہ عباسی نے ابن فضلان کے زیر سردگی آذربیجان اور ررس ہوکر بلغار سفارت بھیجی تھی، اور ابن فضلان نے بغداد سے روس و بلغار تک اپنا سفرنامہ مرتب کیا تھا، جس کا مختصر خلاصہ یاقوت نے اپنی معجم میں شامل کیا ہے، پھر وہ غزنین میں اس وقت رہا جب کہ چینی ترکستان تک اس کی سلطنت وسیع تھی، طوسی تاتاریوں کے عہد میں تھا، جب روس کے کونوں سے لیکر بغداد تک اُن کا گذر گاہ تھا، اس لئے بیرونی اور طوسی کی واقفیت بحر ورنگ سے تعجب انگیز نہیں ہے،

خلاصہ یہ ہے کہ بحر عرب سے جو دو راستے بحر محیط میں جاکر بالآخر مل جاتے ہیں، ان دونوں سے عرب واقف تھے، سلیمان نے تیسری صدی کے اوائل میں جو راستہ بتایا ہے، اس کی آواز بازگشت چوتھی صدی کے مشہور عرب بحری سیاح مسعودی کے بیان میں سنائی دیتی ہے، (دیکھو مروج الذہب جلد اول صفحہ ٣٦٥ پیرس)

یہ دونوں بحری راستے جن کا نشان عربوں نے دیا ہے، حسب ذیل ہیں،

١۔ بحر عرب سے بحر چین، وہاں سے شمالی پیسفک سے گذرکر، بیرنگ سے نکل کر اس کی پشت سے ہوتے ہوئے آرکٹک سے پار ہوکر اطلانٹک میں آکر آبنائے طارق سے گذرکر بحر روم،

٢۔ دوسرا راستہ بحر ہند ہوکر حبش، پھر بحر زنج و بربر جس کو

آجکل موزیق چینل کہتے ہیں، اور راس امید ہوکر، جنوبی افریقہ کے سواحل سے گذرکر آبناے طارق کے ذریعہ بحر اوقیانوس سے بحر روم میں،

یہی وہ راستہ ہے جس سے واسکوڈی گاما پرتگال سے ہندوستان آیا تھا،

ہر سمندر کے الگ الگ جہازران

مسعودی (سنہ ۳۳۲ ھ) کے بیان سے ثابت ہوتا ہے کہ ہر سمندر کے ماہر اور جہازران الگ الگ ہوتے تھے، بحر روم کے ماہرین کے متعلق وہ اپنے زمانہ کا چشمدید حال بیان کرتا ہے،

وكذلك شاهدت ارباب المراكب فى البحر الرومى من الحربية والعمالة وهم النواتية واصحاب الارجل والرؤساء ومن يلى تدبير المراكب والحرب فيها مثل لاوى المكنى بابى الحارث غلام زرافة صاحب طرابلس الشام من ساحل دمشق وذلك بعد الثلاث ماية يعظمون طول البحر الرومى وعرضه وكثرة خلجانه ونشعبه وعلى هذا وجدت عبد الله بن وزير صاحب مدينة جبلة من ساحل حمص من ارض الشام ولم يبق فى هذا الوقت وهو سنة اثنين

اور اس طرح میں نے بحر روم کے جنگی جہازرانوں کو دیکھا وہ جنگی ہوں یا تجارتی ہوں، اور وہ نوتی (ملاح) ہیں، اور جہاز کے نیچے کے ملازمین اور افسر اور جو جہازوں کے چلانے کا انتظام اور لڑائی کا کام کرتے ہیں جیسے ابو الحارث لاوی، سواحل دمشق کے طرابلس الشام کے والی کا غلام، سنہ ۳۰۰ ھ کے بعد یہ لوگ بحر روم کی لمبائی اور چوڑائی، اور اس کی کھاڑیوں اور اس کی شاخوں کی کثرت بہت بتاتے ہیں، اور یہی خیال میں

وثلثين وثلاث مائة البصر منه بالبحر الرومى ولا اسن منه وليس فى من يركبه من ارباب المراكب من الحربية والعمالة الا وهو ينقاد الى قوله ويقرله بالبصر والحذق وما هو عليه من الديانة والجهاد القديم فيه،

(ج ۱ صفحه ۲۸۲ پیرس)

نے ملک شام کے شہر حمص کے ساحل کے امیر کے وزیر کے بیٹے عبداللہ کا پایا، اوراس وقت سنہ ۳۲۲ ھ میں اس سے بڑھ کر کسی کو بحر روم سے واقف زیادہ نہیں پایا، اور نہ اس سے زیادہ کوئی سن رسیدہ ہے، اس سمندر میں جنگی جہاز ہوں، تجارتی ہوں ان کے ملاح اس کی بات پر عمل کرتے ہیں، اور اس کی اطلاع و مہارت کے مقسر ہیں، اور وہ اُس کے بحر ردم میں (یونانیوں سے) معرکہ آرا رہنے کے گواہ ہیں،

اسی طرح بحر افریقہ اور بربرا کے عرب ماہر جہازرانوں کا حال وہ اس طرح لکھتا ہے،

وارباب المراكب من العمانيين يقطعون هذا البحر (البحر الحبشى) الى جزيرة قنبلو من بحر الزنج وفى هذه المدينة مسلمون بين الكفار من الزنج والعمانيون الذى ذكرنا من ارباب المراكب

عمان کے جہازراں اس سمندر کو بحر زنج میں جزیرۂ قنبلو (مدگاسکر) تک قطع کرتے ہیں، اس شہر میں زنگی کافروں کے ساتھ مسلمان بھی رہتے ہیں، اور وہ عمانی عرب جہازراں کہتے ہیں، کہ خلیج

يزعمون ان هذا الخليج المعروف بالبربری وهم يعرفونه بحر بربرا وبلاد جفونی اكثر فی المسافة مما ذكرناه...... ويزعمون انه بحر مجنون، وهولاء القوم الذين يركبون هذا البحر من اهل عمان عرب من الازد، فاذا توسطوا هذا البحر و حلوابين ماذكرنا من الامواج يرفعهم ويخفضهم يرتجزون فی اعمالهم فيقولون،

بربرا (موزمبیق چینل،) کی مسافت ہماری بیان کردہ مسافت سے زیادہ ہے، اور کہتے ہیں کہ یہ پاگل سمندر ہے، اور یہ لوگ جو اس سمندر میں سوار ہوتے ہیں یہ عمان کے قبیلہ ازد سے ہیں، جب وہ اس سمندر کے منجدھار میں پہنچتے ہیں، اور موجوں میں اترتے ہیں، اور موجیں انکو کبھی اوپر اچھالتی اور کبھی نیچے پٹکتی ہیں، تو جہاز میں کام کرتے ہوئے یہ رجز گاتے ہیں،

بربرا و جفونی و موجک المجنون
جفونی و بربرا و موجها کماتری

بربرا اور جفونی اور تیرا مجنون طوفان
جفونی اور بربرا اور اسکی موج جیسی ہے،

ومنتهیٰ هولاء فی بحر الزنج الی جزيرة قنبلو علی ماذكرنا و الیٰ سفالة والواق واق من اقاصی ارض الزنج والاسافل من بحرهم و يقطع هذا البحر السيرافيون و قد ركبت هذا

اور بحر زنج میں ان کی انتہا جزیرہ قنبلو ہے، اور سفالہ اور واق واق (جاپان) بلاد زنج کے اخیر حدود اور ان کے سمندر کے نیچے کے ملک، اوراس سمندر کو سیراف

البحر من مدينة صحار من بلاد عمان و صحار قصبة بلاد عمان فى جماعة من النواخذة السيرا فيين وهم ارباب المراكب مثل محمد بن الزيد بود و جوهر بن احمد المعروف با بن سبره وفى هذا البحر تلف ومن كان معه فى مركبه و آخر مرة ركبت سنة اربع وثلث مائة من جزيرة قنبلو الى عمان و ذلک فى مركب احمد و عبد الصمد اخوى عبدالرحيم بن جعفر السيرافى بميكان و هى محلةمن سيراف وفيه غرقا بمركبهما و جميع من كان معهما اعنى احمد و عبد الصمد ابنى جعفر، و كان ركوبى منه آخرا ....

و قد ركبت عدة من البحار كبحر الصين والروم والخزر و القلزم واليمن و اصابتنى فيها من الاهوال مالا احصيه كثرة فلم اشاهد اهول من بحر الزنج،

والے قطع کرتے ہیں ، اور میں اس سمندر میں عمان کے شہر صحار سے نا خداؤں کی ایک جماعت کے ساتھ چلا، جو جہازوں والے تھے، جیسے محمد بن زید بود، جوہر بن احمد معروف به ابن سبرہ اور وہ اور اس کے ساتھی اس سمندر میں ڈوبے اور آخری بار میں سنہ ۳۰٤ ھ میں جزیرہ قنبلو سے عمان تک احمد و عبدالصمد برادران عبدالرحیم کے جہاز میں سوار ہوا، اور وہ دونوں اپنے جہازوں کے ساتھ مع ہمراہیوں کے اس سمندر میں ڈوبے، اور یہ میرا اس میں آخری دفعہ سوار ہونا تھا، ....

اور میں کئی سمندروں میں سفر کر چکا ہوں، جیسے بحر چین، بحر روم، بحر خزر، بحر قلزم، بحر یمن اور ان سفروں میں مجھے اس قدر شدائد کا سامنا ہوا جن کا

شمار نہیں، اور بحر زنج سے زیادہ کوئی خوفناک نہیں دیکھا، (ج ۱ ۲۳۳-۲۳۴ پیرس)

ان بیانات سے معلوم ہوگا کہ اہل عرب نے جہازرانیوں میں کیا کچھ بہادری دکھائی ہے،

اوپر کی عبارت میں جزیرہ قنبلو سے جزیرۂ مدغاسکر سمجھا جاتا ہے، (فرنچ ترجمۂ مروج جلد ۱ صفحہ ۲۳۲) جزیرہ واق واق کا اطلاق قدیم اہل عرب جاپان کے جزائر پر کرتے تھے، (عجائب الہند بزرگ بن شہریار صفحہ ۱۷۵)

عرب جہاز رانوں کی علمی تحقیق معلوم ہے کہ علم جغرافیہ کے گوشہ نشین حکیم اور دانا گھر بیٹھے بحر و بر کو ناپا اور ان کے حدود و مسافت کی تعیین کیاکرتے تھے، مگر عملی جغرافیہ داں یعنی عرب جہازراں اپنے عملی مشاہدات سے ان کی تکذیب و ترمیم کرتے تھے، مسعودی کہتا ہے:

و وجدت نواخذة بحر الصین و الهند والسند و الزنج و الیمن و القلزم و الحبشة من السیرافین و العمانیین عن البحر الحبشی فی اغلب الامور علی خلاف ما ذکرته الفلاسفة و غیرهم ممن حکینا عنهم المقادیر و المساحة و ان ذالک لا غایة له فی مواضع منه و کذالک شاهدت ارباب

اور میں نے بحر چین، بحر ہند و سندھ، بحر زنج اور بحر یمن اور قلزم کے ناخداؤں کو جو سیزاف اور عمان کے تھے بحر حبشی کے متعلق بہت سی باتوں میں ان فاسفیوں کی رائے کے خلاف پایا، جنھوں نے اس سمندر کی مقدار و مسافت بیان کی ہے،

المراکب فی البحر الرومی من الحربیه و العماله، (ج ۱ صفحه ۲۸۱)

اور اس سمندر میں کئی مقام ایسے ہیں جہاں کوئی تھاہ نہیں اور اسی طرح بحر روم کے جنگی اور کاروباری جہاز رانوں کو اہل فلسفه کی تحقیقات کے خلاف پایا،

چنانچه مد و جزر کی نسبت ان جاہل جہاز رانوں کا عملی بیان خیال آرا حکماء سے بالکل الگ ہے، (سفر نامه سلیمان صفحه ۲۱ و مروج الذہب ج ۱ صفحه ۲۵۱)

ان جہاز رانوں کے معلومات تجارت اور مشاہدات پر مبنی تھے، مسعودی کہتا ہے،

ولکل من یرکب هذا البحر من الناس ریاح یعرفونها فی اوقات تکون منها مهابها قد علم ذلک بالعادات و طول التجارب یتوارثون علم ذلک قولا و عملا، و لهم دلائل و علامات یعلمون بها فی ابان هیجانه و احوال رکوده و ثوارنه هذا فیما سمینا من البحر الحبشی وکذلک الروم والمسلمون سبیلهم فی البحر الرومی و کذلک ممن یرکب البحر الخزری الیٰ بلاد جرجان

اس سمندر میں جو جہازراں سفر کرتے ہیں ان کو اُن ہواؤں کی واقفیت ہے جو خاص اوقات میں یہاں چلتے ہیں، اور جو تجربوں سے معلوم ہوا ہے، اور وہ اپنے تجربوں سے بعد کی نسل کو مطلع کرتے ہیں، اور عملاً تعلیم دیتے ہیں، ان کی دلیلیں اور علامتیں ہیں جنکو جانتے ہیں، اور ان کو معلوم ہے، که کب یه سمندر جوش مارتا ہے، اور

و طبرستان و دیلم،

(مروج جلد۱ صفحه ۲۴۳)

کب تھمتا ہے، یہ بحر حبش کا حال ہے، اور اسی طرح رومی اور مسلمان انکا طریقہ بھی بحر روم میں یہی ہے، اور اس طرح بحر خرز (کیسپین سی) میں جرجان اور طبرستان اور دیلم تک،

اس قسم کی معلومات کا بہترین ذخیرہ وہ نثر و نظم کے رسائل ہیں جو نویں صدی ہجری میں ابن ماجد اسد البحر اور سلیمان نے لکھے ہیں، اور جنکو پیرس سے سنہ ۱۸۲۸ء میں عکس لے کر شائع کیا گیا ہے،

بشار مقدسی چوتھی صدی کے وسط میں اسلامی ممالک کے سفر کو نکلا تھا، وہ دو سمندروں کے متعلق اپنا مشاہدانہ بیان دیتا ہے،

اعلم انا لم نر فی الاسلام الا بحرین فحسب احدهما یخرج من نحو مشارق الشتاء بین بلد الصین و بلد السودان فاذا بلغ مملکة الاسلام دار علی جزیرة العرب کما مثلناه

. . . .

و البحر الآخر خروجه من اقصی المغرب بین السوس الاقصی و الاندلس و یخرج من المحیط عریضاً ثم ینخرط ثم یعود

ہم نے اسلامی ملکوں کے اندر صرف دو سمندر دیکھے، ایک مشرق سے چین اور بلاد سودان (مشرقی افریقہ) کے درمیان وہ جب اسلامی مملکت کے قریب آتا ہے تو جزیرۂ عرب پر گردش کرجاتا ہے، جیسا کہ ہم نے نقشہ بنایا ہے . . . .

دوسرے سمندر کا نکاس اقصائے مغرب سے سوس اقصی اور

فیعظم الی تخوم الشام
(صفحه ١٤ لیڈن)

اندلس سے ہے، اور وہ بحر محیط (اٹلانٹک) سے چوڑا ہو کر نکلتا ہے، پھر چھوٹا ہوتا ہے، پھر لوٹتا ہے، اور بڑا ہو کر ملک شام کے کناروں تک جاتا ہے،

اس کے بعد وہ کہتا ہے،

ولا ادری هذا ان البحران یقلبان فی المحیط ام یخرجان منه قرأت فی بعض الکتب ایضاً یخرجان منه و هما الی القلب فیه اقرب لانک اذا قربت من فرغانة لاتزال تنحدر الی مصر ثم الیٰ اقصی المغرب و اهل العراق یسمون العجم اهل فوق و اهل الغرب اهل اسفل فهذا یؤید ما ذهبنا الیه و یدل علی انها ر اجتمعت فصبت فی المحیط والله اعلم،

(صفحه ١٦)

اور مجھے نہیں معلوم کہ یہ دونوں سمندر بحر محیط میں جا کر گرتے ہیں، یا اس سے نکلتے ہیں، میں نے بعض کتابوں میں پڑھا ہے کہ وہ اس سے نکلے ہیں، لیکن یہ زیادہ درست معلوم ہوتا ہے کہ وہ اس میں گرتے ہیں، کیونکہ جب تم فرغانہ (ترکستان) سے قریب ہو گے تو مصر تک اور پھر اقصائے مغرب تک تم نیچے ہی اترتے آؤ گے اور عراق والے اہل عجم کو اہل فوق، اور اہل مغرب کو اہل اسفل (زیریں) کہتے ہیں، اس سے بھی میرے خیال کی

تائید ہوتی ہے، اور اس سے
بھی یہ ثابت ہوتا ہے کہ یہ
دریا ہیں جو بحر محیط میں
جا گرتے ہیں،

نویں صدی ہجری کا بہادر جہازراں احمد بن ماجد بحر بربرا کے بہادرانہ اکتشاف اور اس کے سفر کے فلکی نشانات کے اختراع کا دعوٰی کرتا ہے، (صفحہ ٤٦) اور کہتا ہے، وکانت من اول الدنیا الی زماننا مجھولة اسی طرح وہ بحر ہند کو بحر محیط سے ملا ہوا بتاتا ہے۔ اور مصر تک دریا ہی دریا سفر کرنے کا دعوٰی کرتا ہے، کہتا ہے،

لان البحر الهندی هو متعلق بالبحر المحیظ، (صفحه٢٧_٢)
کیونکہ بحر ہند، بحر محیط سے اگا ہوا ہے،

سنہ ٢٣٠ ھ میں اور پھر سنہ ٢٤٤ ھ میں اندلس کے سواحل پر کسی نامعلوم قوم نے بہت سے بیڑوں کے ساتھ بڑے زور شور سے بحری حملہ کیا تھا، جس سے اکثر ساحلی باشندے گھبرا اٹھے تھے، بالاخر عبدالرحمٰن بن حکم نے مقابلہ کیا، اور ان کو شکست دی، اور اس منارہ کو ڈھا دیا۔ جو جہازرانوں کو ساحل اندلس کا پتہ دیتا تھا،

(ابن اثیر واقعات سنہ ٢٣٠ و سنہ ٢٤٥ھ)

یہ بحری حملہ آور کون تھے، اکثر مورخ ان کو صرف «مجوس» کہتے ہیں اور اس سے ان کی مراد غیر مسلم اور غیر کتابی قوم ہے، ابن سعید مغربی اور زکریا قزوینی اور مقری کا بیان یہ ہے کہ یہ لوگ جزیرۂ برطانیہ اور آئرلینڈ کے رہنے والے تھے،۔[1] اور بعض ان کو روس کہتے ہیں، الگزنڈر (ALEXANDER SEIPPET) نے اس حملہ اور اس قوم مجوس اور

---

[1] دیکھو مجموعۂ اخبار امم المجوس صفحہ ٢٣و٣٦

روس کے متعلق اہل عرب کے جس قدر بیانات ہیں ان کو تمام مطبوعہ اور قلمی کتابوں سے لے کر یکجا کر دیا ہے، اور اس عنوان « اخبار امم المجوس من الارمان و ورنگ و الروس » ہے، سنہ ٢٤٥ھ میں ان کے اور مسلمانوں کے جنگی جہازوں میں سخت لڑائی ہوئی۔[1]

مسعودی (سنہ٣٠٣ھ) کا خیال ہے کہ یہ حملہ آور روسی بت پرست تھے، پھر کہتا ہے، اگر یہ صحیح ہے تو روسی لامحالہ بحیرہ نیطس (بحر اسود) سے ہو کر مایطس (متوسط) میں آکر اندلس پر حملہ آور ہوئے ہونگے۔[2]

اس سے ظاہر ہوا ہوگا کہ اہل عرب یورپ سے اسپین (اندلس) تک آنے کے دونوں راستوں سے واقف تھے، ایک برطانیہ اور آئرلینڈ سے بحر محیط ہوکر اور دوسرا روس سے چل کر بحر اسود اور درہ دانیال سے گذرکر بحر روم کو طے کرکے،

مسعودی (سنہ ٣٠٣ھ) خلیج قسطنطنیہ اور بحر خزر (کیسپین سی) اور بحر اسود کی تحقیق ایک ایک جہاز راں سے کرتا ہے، اور ثابت کرتا ہے کہ بحر خزر بحر اسود سے ملا ہوا نہیں ہے' (مروج الذہب جلد ١ صفحہ ٢٧٢)

جزائر بحر محیط

اہل عرب اندلس کے پار کے بڑے سمندر کا نام بحر ظلمات اور بحر محیط رکھتے تھے، اور اس کے شمال کی طرف کے بعض جزیروں سے واقف تھے، جن میں سے ایک کا نام انقلطرہ، اور دوسرے کا ایرلندا ہے، ہر شخص سمجھ سکتا ہے کہ پہلا نام انکلترہ یعنی انگلینڈ ہے، اور دوسرا آئرلینڈ،

سنہ ٢٢٣ھ اور ٢٤٤ھ میں جن بحری حملہ آوروں نے اندلس پر

---

[1] مروج الذہب جلد ١ صفحہ ٣٦٤

[2] انکے حملوں کے سینن مختلف ہیں،

حملہ کیا تھا، وہ بعض مورخین و اہل جغرافیہ کی رائے کے مطابق انگلینڈ اور آیرلینڈ ہی کے باشندے تھے۔ ابن سعید مغربی (سنہ ٦٧٣ ھ) کا بیان ہے، «انکلترہ اور برطانیہ کے شمال میں آیرلینڈ ہے۔ اس کا طول ١٢ دن اور عرض بیچ میں ٤ دن کا ہے۔ یہ ہنگاموں کے لئے مشہور ہے، یہاں کے باشندے مجوس تھے، پھر اپنے ہمسایوں کے اثر سے عیسائی ہوگئے۔ یہاں سے پیتل اور کانسہ لایا جاتا ہے» قزوینی نے یہاں کے پرندوں کا حال بیان کیا ہے کہ ملاح ان کا کیونکر شکار کرتے ہیں، صفحہ ٢٤۔

شمس الدین دمشقی (سنہ ٧٢٨ ھ) کا بیان ہے کہ بحر محیط سے شمال جو شاخ جاتی ہے، اس کا نام انکلطرہ (رودبار انگلستان) ہے (صفحہ ٤٧) ان جزیروں سے سپید شکرے ممالک اسلام میں لائے جاتے تھے، (صفحہ ١٣٨ و ١٤٢)

سنہ ٢٤٤ھ کے حملہ کے بعد عبد الرحمان شاہ اشبیلیہ اور ان جزائر کے باشندوں کے درمیان صلح ہوگئی، اور سفرا آئے گئے، چنانچہ اس سلسلہ میں ایک دلچسپ حکایت ہے، یہ حملہ آور جب اپنے جہازوں پر بیٹھ کر واپس جانے لگے تو عبد الرحمان نے غزال نامی اپنے سفیر کو ایک جماعت کے ساتھ تحفہ اور ہدیہ دے کر اپنے جہاز پر بٹھا کر ان کے ملک میں بھیجا، سخت بحری مشکلات کے، بعد یہ ان جزائر میں پہنچا، اور وہاں کے بادشاہ کے سامنے پیش ہوا، پھر مجوسیوں کی بادشاہ بیگم جس طرح اس سفیر پر عاشق ہوئی، اور سفیر مذکور نے واپس آکر اس کا جو حال بیان کیا وہ ابن وحیہ کی کتاب المطرب فی اشعار اہل المغرب میں مفصل مذکور ہے۔[1] (صفحہ ١٣-١٦)

---

[1] مجموعۂ اخبار امم المجوس کے صفحات کے حوالے ہیں،

جزیرۂ تولی شمال میں انتہائی آبادی تھی، جزائر خالدات یا جزائر سعادۃ (فرچونیٹس آیر لینڈس) بحر محیط میں دوسری طرف آخری آبادی تھی، اندلس کے بہادر جہازرانوں میں مغزورین یا مغترین (فریب خوردہ) کا ایک گروہ تھا جو بحر محیط میں جزیروں کی تلاش میں پھرا کرتا تھا، ادریسی اور مسعودی نے اس کا ذکر کیا ہے،

جزائر بحر چین اہل عرب نے بحر ہند اور بحر چین کو پوری طرح چھان مارا گو علمائے ہیئت کسی قدر کم واقف ہوں، مگر عرب تاجر و جہاز راں بحر چین کے ایک ایک جزیرہ تک پہنچے، لیکن باشندوں کی جہالت و توحش کے سبب سے بہت سے جزیروں میں سکونت اختیار نہ کر سکے، تاہم جاوہ، سماٹرا، اور دیگر ہندی چینی جزیروں میں وہ اس وقت سے آج تک موجود ہیں، ان جزیروں کی نسبت ان کا بیان اس قدر صحیح و درست ہے، کہ گویا معلوم ہوتا ہے کہ وہ دنیا کا نقشہ سامنے رکھے ہوئے تھے،

ان جزیروں تک پہنچنے اور ان کے باشندوں کو مانوس کرنے میں عرب جہاز رانوں نے جو کوششیں کی ہیں، وہ وہ بزرگ بن شہریار ناخدا کی کتاب عجائب الہند میں مذکور ہیں،

اہل عرب جاوہ کو زابج، سوماٹرہ کو سرسبزہ، سومطرہ اور جزائر جاپان کو جزائر واق واق کہتے ہیں، اہل جاپان کی صنعت کاری، جہازرانی، اور مہارت، اور وہاں کے لکڑی کے مکانات، اور آتش زدگی کے قصے بیان کئے ہیں،

فلپائن بزرگ بن شہریار نے سنہ ۳۰۰ میں بحر چین میں ایک آتش فشاں جزیرہ کا ذکر کیا ہے، جو لامحالہ فلپائن ہو سکتا ہے، (عجائب صفحہ ۲۲) اس میں کچھ افسانہ ہے، لیکن اس سمندر میں آتش فشاں جزیرہ کا

پتہ بالکل صحیح ہے، جو فلپائن پر صادق آتا ہے، خصوصاً جب یہ ثابت ہو کہ اس جزیرہ میں اسپینیوں کی آمد و رفت سے سیکڑوں برس پیشتر مسلمان آآکر آباد ہوتے رہے ہیں، کہا جاتا ہے کہ یہ لوگ مسلمان ہوکر جزائر ہند سے آکر یہاں آباد ہوئے، اور انکی آمد، اسپینیوں کے قبضہ تک برابر جاری رہی، (انسائکلو پیڈیا برٹانیکا، مضمون فلپائن)

آسٹریلیا؟ بزرگ بن شہریار نے، عبہرہ کرمانی جہازراں کا حیرت انگیز واقعہ اپنی کتاب عجائب الہند میں بیان کیا ہے، یہ جہازراں خلیج فارس سے چین جایا کرتے تھے، سب سے پہلے اسی نے بحر چین میں دلیرانہ جہازرانی کی، یہاں تک کہ بحر چین سے نکل کر یہ مجمع الجزائر میں شاید پہنچ گیا، اسکا جہاز تباہ ہوا، خود ایک کشتی پر بچا، اور آخر اپنے پیچھے آنے والے جہازوں کو اس طرح بچایا کہ انکو مال واسباب کے بار سے خالی کرادیا، اور ایک ویران جزیرہ کے پاس سے ہوکر چین تک ان کو پہچا دیا، (صفحہ ۸۸ ملخصاً)

یہ جزیرہ کون تھا؟

مدگاسکر اس سمندر میں خلیج موزمبیق کے پاس وہ دو اور جزیروں کا ذکر کرتے ہیں، جن میں سے ایک کا نام ان کے یہاں قنبلو، اور دوسرے کا قمر ہے، اکثر محققین نے ان دونوں سے جزیرۂ مدگاسکر سمجھا ہے، مگر صحیح یہ کہ قنبلو، مدگاسکر اور قمر وہ چھوٹا سا جزیرہ ہے جو آج کل بھی کمورو کہلاتا ہے، اور مدگاسکر کے پاس ہے،

واسکوڈی گاما کا عرب رہنما بیانات بالا سے ہویدا ہے کہ عربوں کو بہت قدیم زمانہ سے یہ معلوم تھا کہ بحر روم اور بحر محیط سے افریقہ کے سواحل پر گھوم کر بحر ہند میں داخل ہوسکتے ہیں، انھیں معلومات کا یہ اثر تھا کہ ترکوں کے سنہ ۸۵۷ھ سنہ ۱۴۵۳ ع میں قسطنطنیہ پر قبضہ کر

لینے اور بحر روم پر ان کے پورے مسلط ہوجانے کے بعد اہل یورپ کو مشرق میں آنے کے لئے ایک نئے راستہ کی تلاش کی ضرورت ہوئی. اہل اسپین وپرتگال کو سنہ ٨٩٧ھ میں عربوں کا خاتمہ کرلینے کے بعد. انہیں کے نقش قدم پر چل کر ترقی کا شوق پورا ہوچکا تھا اور ان کے باہمت جہازراں سمندروں کے کونے کونے تلاش کرنے لگے تھے چنانچہ ایک صاحب عزم پرتگالی جہازراں واسکوڈی گاما سنہ ٩٠٤ھ وسنہ ١٤٩٠ع میں عربوں کے بتائے ہوئے راستہ سے مغربی افریقہ کے سواحل پر سے گھوم کر بحر محیط سے بحر ہند میں آکر مشرقی افریقہ کے ایک ساحل پر لنگر انداز ہوا.

اس زمانہ کا مشہور عرب ناخدا معلم احمد بن ماجد جو بحر بر برا سے لیکر بحر ہند، بحر عرب. بحراحمر اور بحر فارس کا سب سے نڈر جہازراں اور جہاز رانی کے علوم اور آلات کا سب سے بڑا واقف کار تھا، یہاں موجود تھا، عرب روایت کے مطابق اس نے نشہ میں. اور یورپین روایت کے مطابق بڑے انعام کی لالچ میں اسنے واسکوڈی گاما کو یہاں سے ہندوستان پہنچا دیا، اور اس کے جہاز کو کالی کٹ (مدراس) میں لاکر کھڑا کردیا، جو مسالوں کی تجارت کا سب سے بڑا بندرگاہ تھا،

یہ واقعہ کہ واسکوڈی گاما ایک عرب جہازراں کی مدد سے ہندوستان تک پہنچا، عربی اور پرتگالی دونوں روائتوں سے ثابت ہے، گجرات کا مشہور عالم قطب الدین نہروالی جو سلاطین گجرات کی طرف سے مکہ میں جو مدرسہ قائم تھا، اس کا مہتمم ومدرس تھا، اور تاریخ مکہ (الاعلام باعلام بیت‌الله الحرام) اور یمن کی ترکی فتح کی تاریخ (البرق الیمانی فی الفتح العثمانی) کا مصنف ہے. وہ اسی زمانہ میں موجود تھا، اس نے اپنی ان دونوں کتابوں میں مشرقی سمندر میں پرتگالیوں کی ابتدائی آمد کے واقعات لکھے ہیں، تاریخ مکہ میں اس نے ان کے آنے اور عرب

اور ہندوستان کے بندرگاہوں میں ان کے تہلکہ مچانے کا مختصر ذکر کیا ہے۔[1] لیکن البرق الیمانی میں اس نے ان کی آمد کی پوری تفصیل درج کی ہے،

> «دسویں صدی ہجری کے شروع میں جو عظیم الشان واقعات پیش آئے، ان میں ایک فرنگی اقوام میں سے پرتگالی قوم کا ہندوستان کے دریا میں پہنچنا ہے، ان میں سے ایک گروہ سبتہ کے زقاق سے سمندر میں سوار ہوتا تھا اور بحر ظلمات (اطلانٹک) میں سے ہوکر ان جبال قمر کے پیچھے آجاتا تھا جو دریائے نیل کا منبع ہیں، اور مشرق میں اس جگہ پہنچ جاتا تھا جو ساحل سے قریب ایک تنگنائے میں ہے» جس کی ایک طرف پہاڑ اور دوسری طرف بحر ظلمات ہے، جہاں موجیں بہت شدید تھیں، ان کے جہاز وہاں ٹھہر نہیں سکتے تھے، اور ٹوٹ جاتے تھے، اور ان میں سے کوئی بچتا نہ تھا، وہ اسی طرح کرتے رہے، اور اس مقام پر تباہ ہوتے رہے، اور ان میں سے کوئی بحر ہند میں بچکر نہیں پہنچتا تھا، آخر کار ان کا ایک جہاز ہند تک آگیا، تو وہ برابر بحر ہند کی حالت معلوم کرتے رہے،

الیٰ ان دلهم شخص ماهر من اهل البحر یقال له احمد بن ماجد،	یہاں تک کہ جہاز رانوں میں سے ایک ماہر شخص نے جس کا نام احمد بن ماجد تھا، انکی

---

[1] الاعلام باعلام بیت اللہ الحرام قطب نہروالی صفحہ ۱۶۶، برہامش خلاصة الاحکام و حلان۔

> رہنمائی کی،
>
> ان فرنگیوں کے افسر نے جس کو املندی[1] کہتے تھے، اس کو اپنے ساتھ رکھا اور نشہ میں اس سے بے تکلفی کی صحبت رکھی، تو اس نے اپنے نشہ کی حالت میں اس کو راستہ بتا دیا، اور ان سے کہا کہ یہاں سے ساحل کے قریب مت جاؤ، بلکہ سمندر میں گھسے جاؤ، اور پھر لوٹو، تب سمندر کی موجیں تم کو نہ پائینگی، جب انہوں نے یہ کرلیا تو وہ ہوش میں آنے لگا، اس کے بعد پرتگالیوں کے بہت سے جہاز بحر ہند میں یکے بعد دیگرے پہنچنے لگے، اور انہوں نے گوا میں اپنا بحری مرکز بنایا.....»

اس واقعہ کو پرتگالی مورخوں، بلکہ خود واسکوڈی گاما کے ہمراہیوں میں سے ایک نے لکھا ہے، سب سے مفصل طریقہ سے اس کو بروس (BAROS) نے بیان کیا ہے، کہتا ہے[2]:

> «جب واسکوڈی گاما مالندی میں تھا تو کھمبائت واقع گجرات کے چند بنئے امیر البحر سے ملنے آئے، ان کے ساتھ گجرات کا ایک مور(عرب مسلمان) آیا، جس کا نام مالیموکنا (معلم کنکا[3]) تھا، یہ شخص اس لطف کے خیال سے جو

---

[1] پرتگالی میں المیرانتی، عربی امیر البحر قال ابن خلدون فی مقدمته: ویسمی صاحبها (الاساطیل) فی عرفهم الماند بتفتخیم اللام منقولا لغة الافرنج، (باب قیادة الاساطیل)

[2] منقول از انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ «شہاب الدین»

[3] کہتے ہیں کہ کنکا سنسکرت لفظ کا تامل تلفظ ہے، جس کے معنی بحری ریاضیات کے ماہر کے ہیں، ممکن ہے کہ احمد بن ماجد کا یہی لقب گجراتی بنیوں میں ہو، (انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ شہاب الدین)

اس کو ہمارے آدمیوں کی صحبت میں ملتا تھا نیز بادشاہ (مالندی) کو خوش کرنے کی غرض سے جو پرتگالیوں کے لئے جہاز کے ایک رہنما کی تلاش کر رہا تھا (ہندوستان کا راستہ دکھانے کے لئے) ان کے ساتھ روانہ ہونے پر راضی ہوگیا، اس سے باتیں کرنے کے بعد واسکوڈی گاما کو اس کی واقفیت کی نسبت بہت اطمینان ہوگیا، خصوصاً جب اس مور نے اس کو ہندوستان کے پورے ساحل کا ایک نقشہ دکھایا جو قوم مور (عرب مسلمانوں) کے نقشوں کی طرح خطوط نصف النہار اور خطوط متوازی کی ترتیب کے ساتھ بہت مفصل طور پر بنا ہوا تھا، لیکن اس میں ہواؤں کے رخ کے نشانات نہ تھے، چونکہ جو مربعے ان خطوط نصف النہار و خطوط متوازی سے بنے تھے وہ بہت چھوٹے تھے اس لئے ساحل کی جو راہ خطوط نصف النہار کو قطع کرنے والے خطوط شمال و جنوب و مشرق و مغرب سے معلوم ہوتی تھی، وہ بہت صحیح تھی اور اس نقشہ پر ہواؤں کے رخ کے نشانات بھی کثرت سے نہ تھے، جیسا کہ ہمارے پرتگالی نقشہ پر تھے، جو دوسروں کے لئے بنیاد کا کام دیتا تھا،

واسکوڈی گاما نے اس مور کو لکڑی کا وہ اصطرلاب دکھایا جو اس کے پاس تھا، نیز دھات کے بنے ہوئے چند اور اصطرلاب بھی دکھائے جن سے آفتاب کی بلندی کا اندازہ کیا جاتا تھا، مور نے ایسے آلات کو دیکھ کر کسی حیرت کا اظہار نہیں کیا، اس نے بتایا کہ بحر احمر کے (عرب) جہازراں آفتاب کی بلندی کا اندازہ کرنے کے لئے نیز

ستارہ قطب کی بلندی کا تخمینہ کرنے کے لئے جس سے وہ اپنی جہاز رانی میں بہت زیادہ کام لیتے ہیں، پیتل کے آلات استعمال کرتے ہیں، جن کی شکل مثلث اور ربع دائرہ کی ہوتی ہے، لیکن اس نے یہ بھی کہا وہ خود اور کھمبائت اور تمام ہندوستان کے جہاز راں بعض جنوبی اور شمالی ستاروں نیز چند اور خاص ستاروں کی مدد سے جو آسمان میں مشرق سے مغرب تک پھیلے ہوئے ہیں، جہاز رانی کرتے ہیں، وہ لوگ آفتاب کی بلندی کا اندازہ ویسے آلات سے نہیں کرتے جیسے واسکوڈی گاما نے اُسے دکھائے تھے، بلکہ ایک دوسرے آلہ سے جسے وہ خود استعمال کرتا تھا اور واسکوڈی گاما کو دکھانے کے لئے وہ اس آلہ کو فوراً لایا، یہ آلہ تین تختیوں کا بنا ہوا تھا، چونکہ ہم اس آلہ کی شکل اور اس کے طریق استعمال کی نسبت اپنی تصنیف جیوگریفیا (GEOGRAFIA) کے اس باب میں لکھ رہے ہیں جو آلات جہاز رانی سے متعلق ہے، اس لئے یہاں اسی قدر کہنا کافی ہے کہ آلۂ مذکور کو مور لوگ اسی کام میں استعمال کرتے ہیں، جس کام میں ہم لوگ پرتگال میں وہ آلہ استعمال کرتے ہیں، جسے جہاز راں اربالسٹرائل (ERBALESTRILLA) کہتے ہیں، اس آلہ کے حالات بھی اس کے موجدوں کے ذکر کے ساتھ باب مذکور الصدر میں بیان کئے گئے ہیں، اس گفتگو نیز چند اور گفتگوؤں کے بعد جو ان لوگوں نے اس جہازراں سے کیں، واسکوڈی گاما کو یہ احساس ہوا کہ اس نے ایک بڑا خزانہ پا لیا ہے اور یہ خیال کرکے کہ کہیں وہ اس کے ہاتھ سے نکل نہ جائے، اس نے جس قدر جلد ممکن

ہوا لنگر اُٹھا دیئے اور ۲۴ اپریل سنہ ۱۴۹۸ء کو ہندوستان روانہ ہو گیا،

سامان و آلاتِ جہازرانی،

بحری نقشے سامان جہازرانی میں سب سے پہلی چیز بحری نقشے ہیں، عرب ملاح وجہازراں ان نقشوں کو اپنے ساتھ لیکر چلتے تھے، وہ دریائی نقشوں کے معلومات اگلوں سے سنتے تھے. اور خود اپنے تجربہ سے ان کو مکمل کرتے تھے، چوتھی صدی کے وسط میں بشاری مقدسی احسن التقاسیم میں کہتا ہے کہ اس نے امیر خراسان (سامانیہ) کے کتبخانہ میں ایک کاغذ پر ایک نقشہ دیکھا، پھر ابو القاسم ابن انماطی کے پاس نیشاپور میں کپڑے پر نقشہ دیکھا، پھر عضدالدولہ (دیلمی) اور صاحب (ابن عباد) کے کتبخانوں میں نقشے دیکھے، ہر ایک میں اختلاف پائے،

واما انا فسرت فیه نحوالفی فرسخ ودرت علی الجزیرة کلها من القلزم الی عبادان سوی ما توهمت بنا المراکب الی جزائره ولججه، وصاحبت مشائخ فیه والدوا ونشئوا من ربانیین واشاتمة ورياضيين ووكلاء وتجار ورایتهم من ابصر الناس به وبمراسیه وارياحه وجزائره فسالتهم عنه وعن اسبابه وحدوده ورایت معهم دفاتر فی ذلک

میں اس میں دو ہزار فرسخ چلا ہوں اور عرب کے کل سواحل میں قلزم سے عبادان تک پھرا ہوں، علاوہ اسکے جو جہاز دوسرے جزیروں اور پانیوں میں لیتا پھرا، اور اُن جہازراں بڈھوں سے ملا ہوں جو سمندر میں پیدا ہوئے اور پرورش پائی، وہ کپتان ہوں یا اشاتمہ (مسافروں کے نگران کار) یا ریاضی داں

یتدارسونها ویعولون علیها ویعملون بما فیها فعلقت من ذلک صدراً صالحا بعد ما میزت وتدبرت ثم قابلته بالصور التی ذکرنا،

(صفحه ۱۰ لیڈن)

اور ایجنٹ، اور سوداگر، اور ان کو میں نے تمام لوگوں میں سمندر اور اس کے بندرگاہوں سے اور ہواؤں سے اور جزیروں سے زیادہ واقف پایا، تو ہم نے ان سے اس سمندر، اور اس کے حدود کو پوچھا اور بحث کی، انکے پاس بہت سے دفاتر اور کتابیں ہیں، جن پر ان کا بھروسہ ہے، اور انکے مطابق وہ عمل کرتے ہیں، تو میں نے ان سے بہت کچھ نقل کیا، اور اپنے نقشوں سے ان کا مقابلہ کیا،

ابن خلدون مقدمہ میں کہتا ہے،

علی قوانین ذلک محصلة عنه النواتیة والملاحین الذین هم رؤساء السفن فی البحر والبلاد التی فی حفا فی البحر الرومی وفی عدوته مکتوبة کلها فی صحیفة علی شکل ماهی علیه فی الوجود وفی وضعها

جہازرانی کے مدون قوانین ہیں، جو جہازرانوں اور ملاحوں کو معلوم ہیں، جو بحر روم اور اسکے ساحلی ملکوں میں ہیں، اور یہ قوانین ایک صحیفہ میں لکھے ہیں، جس طرح یہ سمندر اور ان کے

فی سواحل البحر علی تراتیبها و مهاب الریاح و ممراتها علیٰ اختلافها مرسوم معها فی تلک الصحیفة ویسمونها الکنباص وعلیها یعتمدون فی اسفارهم، (صفحه ٤٥، مصر)

ساحلی ممالک شکل میں واقع ہیں، اور جس طرح یہ سواحل اور ان کے بندرگاہ، ہواؤں کے رخ، اور ان کے گذرگاہ اور ان کا پورا نقشہ اس صحیفہ میں ہے، جس کا نام کمپاس ہے، اور اسی پر بحری سفر میں ان کا بھروسہ ہے،

اوپر گذر چکا ہے کہ واسکوڈی گاما جب افریقہ کے مشرقی ساحل پر عرب جہازراں سے ملا تھا، تو اس نے واسکوڈی گاما کو اپنا نقشہ دکھایا تھا، انسائکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم کا مقالہ نگار کہتا ہے کہ واسکوڈی گاما نے افریقہ کے سواحل پر عرب جہازرانوں کا نقشہ دیکھا جس میں ہندوستان اور سواحل اور ان کی باہمی مسافتوں کو عربوں کے طریقے کے مطابق دکھایا گیا تھا،

البیوکرک نے جو پرتگالی ویسرائے ہند تھا، ایک عرب جہازراں عمر نامی سے بحری نقشہ تیار کرایا تھا، جسکو وہ بحر عمان اور خلیج فارس کے سفر میں اپنے پاس رکھتا تھا، (مجموعہ مقتطف مسماۃ بالرواد مطبوعہ مصر صفحہ٤٦)

احمد بن ماجد نے بھی بحری نقشوں کا جن کو وہ رہمانی (راہنامہ) کہتا ہے ذکر کیا ہے، اور لکھا ہے کہ بحری تصنیفات میں سے گذشتہ جہازرانوں کے پاس یہی راہنامے ہوتے تھے، بحر روم کے ملاح ان کو کمپاس کہتے تھے،

کنپاص کی پوری تحقیق ابن فضل اللہ عمری المتوفی سنہ ۷۴۹ھ۔ ۱۳۴۷ع نے مسالک الابصار فی ممالک الامصار کی دوسری جلد کے پہلے باب میں لکھی ہے، یہ لاطینی لفظ (CAMPAS) کا معرب ہے، اور غالباً یہ رومی جہازرانوں سے ماخوذ ہے، بحر عرب اور خلیج فارس کے ملاح اس نقشہ کو رہنامہ کہتے ہیں،

لائٹ ہوس نقشہ کے بعد دوسری چیز سمندر کے خطرناک موقعوں پر منار اور لائٹ ہوس کی تعمیر ہے، اہل عرب بھی اپنے بحری سفروں میں ان مناروں سے کام لیتے تھے، بشاری مقدسی (سنہ ۲۷۵ھ) کہتا ہے،

وقد نصب فی البحر جذوع علیها بیوت و رتب فیها قوم یوقدون باللیل حتی یتباعد عنهم المراکب،	دریا میں بڑے بڑے لٹھے کھڑے کئے گئے ہیں، ان پر کمرے ہیں، اور ان میں لوگ متعین ہیں، جو رات کو روشنی جلاتے ہیں تاکہ جہازات ان سے دور رہیں،
(صفحہ ۱۲ لیڈن)	

اسکندریہ کا مشہور لائٹ ہوس (منارہ) عربوں کے عہدِ حکومت میں بھی اسی طرح روشن تھا، یعقوبی (سنہ ۲۷۷ھ) کا بیان ہے کہ اسکندریہ کے عجائبات میں منارہ ہے جو ۱۷۵ ہاتھ لمبا ہے، اور جو عظیم الشان بندرگاہ کے دہانہ پر کھڑا ہے۔ وعلیها مواقید توقد فیها النیران اذا نظر النواظیر الی مراکب فی البحر علی مسافة بعیدة۔[1] یعنی «ان مناروں پر آتشدان ہیں جن میں آگ روشن کی جاتی ہے، جب نگہبان سمندر میں دور پر جہازوں کو دیکھتا ہے»،

---

[1] کتاب البلدان ص ۳۳۷۔ لائیڈن،

خلیج فارس میں بڑے بڑے لٹھوں کو زمین میں گاڑ کر علامات بنائے گئے تھے، مسعودی (سنہ ۳۰۳ ھ) خشبات البصرہ کے ذکر میں کہتا ہے،

وهی علامات منصوبة بالخشب	یہ لکڑی کی علامتیں کھڑی کی
فی البحر مغروسة علامات	گئی ہیں، سمندر میں ڈوبائی
للمرکب الی عمان المسافة	گئی ہیں، یہ جہازوں کے لئے
ثلثمائة فرسخ (مروج الذهب	نشان ہے کہ یہاں سے عمان
جلد اول صفحہ ۲۳۱ پیرس)	تک مسافت تین سو فرسخ ہے،

غالباً اسی چیز کی تفصیل حکیم ناصر خسرو نے لکھی ہے، وہ سنہ ٤٤٥ کے قریب خلیج فارس سے گذرا تھا،

«چار چوب است عظیم از ساج چون ہیئت منجنیق، نہادہ اند مربع کہ قاعدۂ آن فراخ باشد و سر آن تنگ و علو آں از روے آب چہل گز باشد، و بر سرآں سفالہا و سنگہا نہادہ‌اند. بعد ازاں کہ آنرا با چوب ہم بستہ، و بر مثال سقفے کردہ و بر سرآں چہار طاقے ساختہ کہ دیدبان بر آنجا شود، واین خشاب بعضے گفتند کہ پادشاہے ساختہ است و غرض آں دو چیز بودہ است، یکے آنکہ در آں حدود کہ آنست خاکی گردندہ است و دریا تنگ، چنانچہ اگر کشتی بزرگ بآنجا رسد بر زمین نشیند. و شب آنجا چراغ سوزند و در آبگینہ، چنانچہ باد دراں نتواں زد، و مردم از دور بہ بینند و احتیاط کنند، کہ کس نتواند خلاص کردن، دوم آنکہ جہت عالم بدانند و اگر وزدے باشد بیینند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا بگرد انند، و چون ازخشاب بگذشتیم چنانکہ ناپدید شد، دیگرے بر شکل آں پدید آمد، (صفحہ ۱۳۵، کاویانی برلن)»

صورِ کواکب عرب کا ملک ریگستانی و سنگستانی ہے، گرمیوں میں شدت اور باد سموم کی لپٹ کی وجہ سے وہ راتوں کو اپنا سفر طے کرتے تھے، جب کہ ستاروں کے سوا کوئی اور ان کا رفیق سفر نہیں ہوتا تھا، ریگستانی ملک ہونے کے سبب سے فضا بھی صاف رہتی تھی، اس بے نام و نشان صحرا میں ان کو سمت کا نشان آسمانی ستاروں سے ملتا تھا، اسلام کے پہلے سے وہ ستاروں کا نام ملکوں کے انتساب سے لیتے تھے جیسے سہیل یمانی، شعری شامیہ، ستاروں کے بڑے بڑے جھنڈ اور ممتاز ستارے مثلاً قطبین، سہیل، فرقدین، شعریٰ، بنات النعش، ثریا وغیرہ کو وہ شعروں میں اوقات اور سمتوں کی تعین کے موقع پر استعمال کرتے تھے، یہی صورت انہوں نے سمندروں کے سفروں میں قائم رکھی، مختلف ملکوں کی سمتوں کو وہ ستاروں کے ذریعہ سے پہچان لیتے تھے، مرزوقی کی کتاب الازمنہ والامکنہ (مطبوعہ حیدرآباد) میں عربوں کے علم نجوم کے بکثرت معلومات ہیں،

ابتداءً تو یہ معلومات جاہلیت کے خیالات اور تجربوں پر مبنی تھے بعد کو جب علم ہیئت و نجوم میں عربوں نے علمی حیثیت سے ترقی کی تو بحری سفروں میں انہوں نے ان علوم سے کام لیا، چنانچہ چوتھی صدی ہجری کے وسط میں بشاری مقدسی عرب جہازوں کے مختلف عملہ کے جہاں نام لیتا ہے، وہاں وہ «ریاضیین» کا نام لیتا ہے[1]، جس سے اندازہ ہوگا کہ دسویں صدی عیسوی ہی میں عربوں کی جہازرانی علمی حیثیت اختیار کرچکی تھی، یہ ریاضی داں، طول البلد، عرض البلد، اور ستاروں کی شناخت کر کے سمت کا پتہ لگاتے تھے،

ابن ماجد نجدی نویں صدی کے مشہور جہازراں نے الفوائد فی علوم اصول البحر والقواعد میں ماہر جہازراں کے لئے جن کتابوں کی ضرورت ظاہر کی ہے، ان میں جغرافیہ، ہیئت، طول البلد و عرض البلد کی کتابیں اور

---

[1] احسن التقاسیم مقدسی صفحہ ١٠ لیڈن،

صور کواکب کی تصنیفات کی فہرست درج کی ہے[1]۔ اور خصوصیت کے ساتھ عبد الرحمان صوفی کی اہم کتاب صور الکواکب کا نام لیا ہے، کہتا ہے:

> «ہم جہازرانوں کے لئے ان بڑی بڑی کتابوں کے نام لکھدیتے ہیں، جن کے بغیر اس فن میں وہ کمال حاصل نہیں کرسکتے، جیسے کتاب المباوی والغایات مراکشی، کتاب التصاویر جس میں ستاروں کی تصویریں اور شکلیں، اور انکا بُعد و مسافت اور درجہ اور طول و عرض ہیں، کتاب اختصار، مرزا الغ بیگ بن شاہ رخ کی زیچ، بطلیموس کی مجسطی زیچ بتانی، زیچ ابن شاطر مصری، اور اسی زیچ پر مصر میں عمل ہے، اور ابو حنیفہ دینوری کی کتاب اور محقق طوسی کی تصنیف، اور ابو المجد اسماعیل بن ابراھیم کی کتاب مزیل الارتیاب عن مشتبہ الانساب، اور کتاب المشترک یاقوت حموی، اور ابن سعید مغربی کی تصنیف اور ابن حوقل کا جغرافیہ جس میں تمام دریاؤں، سمندروں، ساحلوں، پہاڑوں، نہروں، ملکوں اور شہروں کے حالات ہیں، ان میں سے بعض کتابوں میں زمین کا اور بعض میں کھاڑیوں، بحیروں، نہروں اور پہاڑوں کا ذکر ہے، بعض میں طول البلد اور عرض البلد کا، اور بعض میں ستاروں کا، اور میں نے یہ تمام کتابیں پڑھی ہیں، اسی طرح رومی مہینوں، سال کے فصلوں اور موسموں کا علم ہے، (صفحہ ٤٤) الفوائد ملخصاً،

ستاروں میں سب سے زیادہ جن ستاروں سے ان کا کام پڑتا تھا، وہ سہیل شعری (الدبور) (جس کو وہ تیر «فارسی» کہتے تھے،) قطب، سہیل،

---

[1] الفوائد فی اصول البحر والقواعد، صفحہ ٤٣ و ٤٤،

ثریا، فرقدین، بناتَ النعش، سماک، عیوق، اکلیل، طائر، ذنب، وغیرہ اور بارہ منازل جدی، دلو، حوت، سرطان، حمل، جوزاء وغیرہ اور دوسرے ثوابت جو اپنی جگہ سے نہیں ٹلتے، بلکہ اپنی جگہ پر قائم رہتے ہیں، یہی وہ مشعل ہیں، جن سے وہ اندھیری راتوں کو سمتوں کے راستے پاتے ہیں ، (الفوائد صفحہ ٤٦)

ان ستاروں کو اصطرلاب اور بعض سادہ آلات کے علاوہ عرب جہازران اس طرح دریافت کرتے تھے کہ آنکھوں کے اوپر ہتھیلی رکھکر دیکھتے تھے، کہ کس مقام پر کون ستارہ کتنی انگلیوں کے رکھنے سے چھپنے لگتا ہے، اس سے مسافت کا اندازہ لگاتے تھے، ان تجربوں اور مشاہدوں کو لکھ کر یاد کرلیتے تھے، اور ہر مقام کا نشان انگلیوں (اصبع) کے ذریعہ ظاہر کرتے تھے، ہشیار ناخدا اصطرلاب کو بھی اس کام میں لاتے تھے، چنانچہ واسکو ڈی گاما کے عرب رہنما کے پاس، پرتگالیوں سے بہتر اصطرلاب تھا، جیسا کہ اوپر گذر چکا،

قطب نما قطب نما سے مقصود وہ مقناطیسی آلہ ہے جس سے سمت دریافت کی جاتی ہے، اس کی صحیح تاریخ قدامت کی تاریکی میں گم ہے، تاہم اگر اس کی ایجاد کے دعویٰ کا کوئی تحریری ثبوت پیش کرسکتا ہے تو وہ اہل عرب ہی ہیں، انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم میں قطب نما کی تاریخ پر جو مضمون لکھا گیا ہے، وہ نہایت گمراہ کن ہے، اور صاف ظاہر ہوتا ہے کہ اسکا لکھنے والا اس کو باسانی عرب ایجاد ماننے کے لئے تیار نہیں ہے،

لفظ سے استدلال کرنا سر تا پا منطقی فریب ہے، قطب نما کو بحر روم کے عرب جہازران اگر کمپاس (CAMPAS) کہتے تھے تو اس لئے نہیں کہ اس کو انہوں نے رومیوں سے لیا تھا، بلکہ اس لئے کہ وہ شروع میں کمپاس اُس بحری نقشہ کو کہتے تھے، جس میں دریا، ساحل جزیرے اور ان کے طول البلد اور عرض البلد لکھے ہوتے تھے، بعد کو یہی نام وہ قطب نما پر

بھی اطلاق کرنے لگے، نویں صدی ہجری کے بحر عرب کے عرب ملاح اس کو دائرہ، اور بیت الابرہ کہتے تھے،

بہرحال تحریری ثبوت کی حیثیت سے عرب جہازرانوں کی تاریخ میں قطب نما کا ذکر سب سے پہلے ادریسی المتوفی سنہ ٥٤٩ ھ کے جغرافیہ میں ملتا ہے، کتاب کا یہ حصہ میں نے خود نہیں دیکھا ہے، بوشر (BOUCHER) اور موسیو لیبان نے اس کا حوالہ دیا ہے، لی بان کہتا ہے:

> لیکن جو امر اسنادی ہے، وہ یہ ہے کہ اہل یورپ کو عربوں ہی کے ذریعہ سے قطب نما کا علم ہوا، وہ عرب ہی تھے، جو چین سے تعلقات رکھتے تھے، اور وہی اس ایجاد کو یورپ میں لا سکے تھے، اہل یورپ نے اس کے استعمال کو بہت دنوں میں سمجھا، کیوں کہ انہوں نے تیرہویں صدی عیسوی سے پہلے قطب نما کو استعمال نہیں کیا، حالانکہ ادریسی جو بارہویں صدی عیسوی کے وسط میں لکھتا ہے، بیان کرتا ہے، کہ عربوں میں اس کا استعمال عام تھا[1]،

ادریسی سنہ ٤٩٤ ھ (سنہ ١١٠٠ ع) میں اندلس میں پیدا ہوا، اور اس نے اپنی یہ کتاب سسلی میں سنہ ٥٤٨ ھ مطابق سنہ ١١٥٤ ع میں لکھی،

اس کے بعد ہمارے سامنے دوسرا بیان جوامع الحکایات و لوامع الروایات کے مؤلف محمد عوفی کا ہے، جو چھٹی صدی ہجری کے

---

[1] ترجمۂ اردو تمدن عرب صفحہ ٤٤٤، نیز دیکھو انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا مضمون کمپاس، ج ٦ صفحہ ٨٠٨ بوشر کا حوالہ ہیلم (HALLAM) کی کتاب مڈل ایجز میں ہے (جلد ٣ باب ٩ حصہ ٢)

آخر اور ساتویں صدی ہجری کے شروع میں تھا، اور سلطان التمش کے زمانہ میں سندھ اور ہندوستان آیا تھا، وہ اپنی اس کتاب کے آخری باب عجائبات عالم میں مقناطیس کا ذکر کرتا ہے، وہ پہلے سلطان محمود کی فتح سومنات کے موقع پر سومنات میں ایک بت کا مقناطیس کی چوطرفہ کشش سے ہوا میں معلق ہونا لکھ کر کہتا ہے :۔

> « مؤلف این مجموع می گوید کہ وقتے در دریا نشستہ بودم ناگاہ بادے صعب از مکمنِ غیب برخاست و ابرے سیاہ روی ہوا را پوشید، و افواج امواج متراکم و متلاطم گشت، و دریا در جوش آمد، و اہل کشتی در خروش آمدند، و معلم کہ دلیل بود راہ غلط کرد، و در حال آہنی مجوف بروں آورد، بر ہیئت ماہی، اورا در طاس آب انداخت، و بگردانید، و بر سمت قبلہ ساکن می شد و دلیل بر آں سمت رفتن گرفت، بعد ازاں تعرف آں حال کردم، گفتند کہ خاصیت سنگ مقناطیس است، خاصیت مقناطیس است کہ چوں او را بقوت در آہن مالی، چونکہ اثر او بر آہن بماند آں آہن جز بر سمت قبلہ نایستد، و چوں ایں معنی امتحان کردم، چناں بود، و کیفیت ایں خدای عز و جل داند و فہم ہیچ عاقل بداں نرسد » (نسخہ قلمی دار المصنفین)

میرا قیاس ہے کہ عوفی کا یہ سفر بحر ہند و عرب میں تھا، کیونکہ اس نے اپنے اس دریائی سفر اور کھمبائت پہنچنے کا حال اسی کتاب میں دوسرے موقع پر لکھا ہے، (باب دوم در ذکر ملوک طوائف و احوال ایشاں)

سمت قبلہ سے مراد جنوب ہے، جو اس وقت سمندر میں سمت قبلہ پڑا ہوگا،

اس کے بعد ساتویں صدی ہجری کے بیچ میں ایک مصری مؤلف بیلک قبچاقی اپنی کتاب «کنز التجار فی معرفتہ الا حجار» میں مقناطیس کی اس خصوصیت کا ذکر کرتا ہے، مصنف نے ٦٨١ھ (سنہ ١٢٨٢ع) میں وفات پائی، اس نے اپنی کتاب الملک المنصور ناصر الدین بن الملک المظفر شاہ حماۃ المتوفی سنہ ٦٨٣ھ (ابو الفداج ٤ صفحہ ١٨ مصر) کے نام معنون کی ہے۔ اس کا قلمی نسخہ پیرس کے قومی کتبخانہ میں (٢٧٧٩) موجود ہے[1].

اس کتاب میں وہ لکھتا ہے :-

> کہ مقناطیسی سوئی جو لکڑی کے دھار دار یا نرکل کے ذریعہ سے پانی میں تیرتی ہے، وہ اس زمانہ میں جب اُسنے طرابلس سے اسکندریہ تک بحری سفر کیا تھا، تو شامی سمندروں میں استعمال کی جاتی تھی،

اس کے بعد وہ کہتا ہے :-

> لوگوں کا بیان ہے کہ وہ ناخدا جو بحر ہند میں جہاز رانی کرتے ہیں، بجائے سوئی اور لکڑی کے ٹکڑے کے ایک قسم کی مچھلی استعمال کرتے ہیں، جو مجوف لوہے سے بنائی جاتی ہے۔ اور جو پانی میں ڈالنے سے سطح پر تیرتی ہے۔ اور اپنے سر اور دم سے شمال اور جنوب کی طرف اشارہ کرتی ہے۔» (انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع ١١ ج ٦ صفحہ ٨٠٧)

بعد ازیں آٹھویں صدی ہجری کے آخر اور نویں کے بیچ میں مقریزی (المولود سنہ ٧٦٦ و المتوفی سنہ ٨٤٥ھ) نے اپنی کتاب خطوط مصر میں اس کا ذکر کیا ہے، کہتا ہے :-

---

[1] دیکھو فرنچ ضمیمہ رسائل ابن ماجد صفحہ ٨٠ فہرست کتب قومی کتب خانہ پیرس صفحہ ٥٠١.

وما برح المسافرون فى بحر الهند اذا ظلم عليهم الليل ولم يروا ما يهديهم من الكواكب الى معرفة الجهات يحملون جديدة مجوفة على شكل سمكة ويبالغون فى ترقيقها جهد المقدرة ثم يعمل فى فم السمكة شئ من مقناطيس جيداً ويحك فيها بالمقناطيس فان السمكة اذا وضعت فى الماء دارت واستقبلت القطب الجنوبى بفمها واستدبرت القطب الشمالى، وهذا من اسرار الخليفة فاذا عرفوا جهتى الجنوب والشمال تبين منهما المشرق والمغرب فان من استقبل الجنوب فقد استدبر الشمال وصار المغرب من يمينه والمشرق عن يساره فاذا تحددت الجهات الاربع عرفوا مواقع البلاد بها فيقصدون حينئذ جهة الناحية التى يريدونها

بحر ہند کے مسافر ہمیشہ جب ان پر رات اندھیری ہوتی ہے، اور ستاروں سے رہنمائی نہ ہو جس سے سمت کا حال معلوم ہو تو وہ مچھلی کی شکل کا مجوف اوہار رکھتے ہیں، اور اس کو بہت ہی پتلا بناتے ہیں، اور مچھلی کے منہ میں مقناطیس کی ایک چیز بناتے ہیں، یہ مچھلی جب پانی میں رکھی جاتی ہے تو گھوم کر قطب جنوبی کی طرف رخ کرتی ہے، اور قطب شمالی کی طرف دم، اور یہ فطرت کے عجائبات میں سے ہے، اور جب جنوب و شمال کی دو جہتیں جان لیتے ہیں تو ان سے مشرق اور مغرب دریافت کر لیتے ہیں، کیونکہ جب دکھن کی طرف منہ کیا تو شمال کی طرف پشت ہے اور پچھم داہنے ہاتھ پر اور پورب بائیں ہاتھ پر ہوگا، اور جب چاروں سمتیں معلوم ہو گئیں تو ملکوں

(ج ا صفحه ۳۳۹ و صفحه ۳۴۰	کی جاے وقوع معلوم ہو گئی،
مطبع نیل، وصف حلوان)	اور اس سمت کی تعیین ہو
	گئی جدھر جانا ہے،

یہ بیان حرف بحرف عوفی کے مشاہدے سے ملتا جلتا ہے، اس کے بعد اس کی اصلی ترقی کا دور نویں صدی کے وسط میں نظر آتا ہے، شیخ شہاب الدین احمد بن ماجد سعدی نجدی الملقب به اسد البحر اور سلیمان مہری حضر موتی کی تصانیف میں قطب نما کی سوئی کا نام بتصریح تمام ملتا ہے، ابن ماجد نے اپنے منظوم رسالہ قبلة الاسلام میں جس میں ہر ملک سے قبلہ دریافت کرنے کا حال لکھا ہے، قطب نما کا ذکر کیا ہے۔[1]، یہ رسالہ اس نے سنہ ۸۹۳ھ میں لکھا ہے، اس کے بعد اپنی نثر تصنیف الفوائد فی اصول البحر و القواعد میں اس نے قطب نما کی سوئی کا مکرر ذکر کیا ہے، بلکہ اس کی ایجاد کا دعویٰ کیا ہے۔[2]، اس کے بعد سلیمان مہری (سنہ ۹۰۰ھ) کے رسالہ تحفة الفحول فی علم الاصول میں اس کا ذکر آتا ہے (دیکھو صفحات ۵-۱۶۰-۱۶۱، مطبوعۂ پیرس)

ابن ماجد سعدی نجدی الفوائد فی اصول البحر و القواعد میں اس کی ایجاد کا دعویٰ ان لفظوں میں کرتا ہے،

ومن اخترا عنافی علم البحر	اور ہماری ایجاد سے علم بحر
ترکیب المغناطیس علی الحقة	میں ڈبیا پر مقناطیس کی
بنفسه، و لنا فیه حکمته کبیرة	ترکیب ہے، اور ہماری اس
لم تودع فی کتاب انه لم یقابل	میں بڑی کاریگری ہے، اب تک
الجاه الا سهیلیه فمیز و انی هذه	کتابوں میں یہ راز امانت نہیں

---

[1] مجموعہ عکس رسائل ابن ماجد مطبوعۂ پیرس جلد اول صفحہ ۱۲۸۔

[2] دیکھو رسالۂ مذکور صفحات ۵-۲۲-۲۷-۴۶-۱۲۸،

النکتة فا ذا کان احد یعرف فنحن مسبوقون (صحفه ٤٦)

کہا گیا، کہ جاہ دونوں سہیلیوں کے مقابل ہی ہوتا ہے تو اس نکتہ کو پہچانو ، اور اگر اس کو کوئی پہلے جانتا ہو تو ہم اس سے پیچھے ہیں

اسی کتاب میں ایک موقع پر وہ اس کی پرانی مشتبہ تاریخ اس طرح ظاہر کرتا ہے،

و اما ضرب بیت الا برة بالمقناطیس قیل انها من داؤد علیه السلام لانه کان معنی بالحدید و خواصه، و قیل من الخضر علیه السلام لما خرج فی طلب ماء الحیاة و دخل الظلمة و بحره و مال لاحد الاقطاب، حتی غابت غنه الشمس قیل اهتدی بالمقناطیس وقیل اهتدی بالنور والمقناطیس حجر یجذب الحدید. فقط صفحه ٥-٢

لیکن سوئی کی ڈبیا کو مقناطیس پر رگڑنا تو کہا گیا ہے کہ یہ داؤد علیہ السلام کی تعلیم ہے، کیونکہ وہ لوہے اور اس کے خواص میں مشغول تھے، اور کہا گیا کہ خضر علیہ السلام اس کے موجد ہیں، جب وہ آب حیات کی تلاش میں نکلے تھے، اور بحر ظلمات میں داخل ہوئے، اور قطب کی طرف چلے، اور آفتاب ڈوب گیا، تب مقناطیس سے راستہ پایا، اور کوئی کہتا ہے کہ نور سے راستہ پایا، اور مقناطیس پتھر ہے جو لوہے کو کھینچتا ہے،

اس سے پہلے وہ کہتا ہے ،

و اما المغناطیس الذی علیه
المعتمد و لا تتم هنده الصنعة
الا به وهو دلیل علی القطبین
فهو استخراج داؤد علیه السلام
(صفحه ۵ـ۱)

لیکن وہ مقناطیس جس پر
دریائی سفروں میں بھروسہ
اور جہازرانی کا فن پورا نہیں
ہوتا، لیکن اسی سے، اور وہ
قطبین کی سمت بتاتا ہے، تو وہ
داؤد علیہ السلام کی ایجاد ہے،

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ ابن ماجد کو اس کی تاریخ معلوم نہ تھی اور نہ یہ معلوم ہوتا ہے کہ یہ علم کہاں سے آیا، لیکن بہرحال گویا قدیم زمانہ سے چلا آ رہا تھا، ایسی حالت میں وہ قطب نما کی ایجاد کا دعویٰ کیوں کرتا ہے، اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ اس نے اس آلہ میں کوئی نئی جدت پیدا کی تھی، یا اس کو پہلے سے زیادہ آسان کر دیا تھا،

اس کی صورت یہ معلوم ہوتی ہے کہ اس سے پہلے جن لوگوں نے قطب نما کا ذکر کیا ہے وہ مچھلی کی صورت میں کیا ہے، یہ شکل قدیم چینی قطب نما میں نظر آتی ہے، لیکن سوئی اور ڈبیا (حقه) سوئی کا گھر (بیت الابره) اور دائرہ کا ذکر اسی کی تصنیفات میں ملتا ہے، اس لئے اغلب یہ ہے کہ یہ صورت و ہیئت اس کی ایجاد ہے،

ایک جگہ وہ بحر ہند کے عرب جہازرانوں اور بحر روم کے مصری جہازرانوں کا مقابلہ کرتا ہے، اس میں کہتا ہے:

ویسمی عند اهل لدیار المصریة
السمیا لان لهم اصطلاح غیر
رکاب البحر الکبیر و لهم
قمباص و لهم فیه خطوط ....
ونحن اخناننا ۳۲ خنا ولنا

اور مصریوں میں اس کا نام
سمیا ہے، کیونکہ بڑے سمندر
کے جہازرانوں کے اصطلاحات
سے الگ انکی اصطلاحیں
ہیں، اور ان کے پاس کمپاس

ترفات وازاو ام وقياسات لا يقدرون عليه وليس هو عندهم ولا يقدرون ان يحملون، (كذا) دركناد و نحن نحمل در كهم و ندرک معرفتهم و نسافر بمرا كبهم لان البحر الهندى هومتعلق بالبحر المحيط وله علم فى الكتب و قياس، و علمهم ليس له قياس ولا علم ولا كتاب الا فى قمباص وعدة اميال ليس له قيد ونحن سهل علينا ان نسافر بمرا كبهم فى بحرهم و قد كابرونا بعض منهم فى ذلک حتى طلعوا عندنا فا قرّوا لنا با لمعرفة فى البحر وعلومه والحكم على النجوم فى اودية البحر و معرفة قطع المركب طولاً و عرضا لان طولنا و عرضنا له قيود بيت الا برة وهى الحقة و القياس وهم ليس عند هم قيد سوى الحقة يهتدون بها فى القطع على صدرالمركب وليس عند هم

ہے، اور اس میں خطوط بنے ہیں، ہمارے خانے ۳۲ ہیں، اور ہمارے پاس ترفات، ازدام اور قیاسات ہیں جو ان کے پاس نہیں، ہم ان کے علم سے واقف ہیں، اور وہ ہمارے علم سے نہیں، اور ہم ان کے جہازات کولے کر چلتے ہیں، کیونکہ بحر ہند بحر محیط سے مل جاتا ہے اور اسکا کتابوں میں علم ہے اور قیاس ہے، اور انکے پاس قیاس ہے، اور نہ علم ہے، اور نہ کوئی کتاب ہے، سوائے کمپاس کے، اور میلوں کا شمار ان کے نزدیک مقید نہیں، اور ہم پر نہایت اسان ہے کہ ہم ان کے دریا میں ان کے جہازوں کو لیکر چلیں، ان میں سے بعض نے ہم سے مناظرہ کیا، لیکن جب ہمارا علم ان کو معلوم ہوا تو ہماری واقفیت کا اقرار کیا اور جہازرانی کے علوم میں، ہمارے

قناس یهدون به فی المیل یمنیا وشما لافهذا (صفحه ۲۷-۲)	کمال کے معترف ہوئے اور سمندر کی وادیوں میں اور سمندر کے طول اور عرض میں باسانی چلتے پھرتے ہیں، کیونکہ ہمارا طول اور عرض قطب نما سے متعین ہے اور قطب نما سوئی کی ڈبیا ہے اور ہمارے پاس اصولی قیاسات ہیں اور ان کے پاس صرف ڈبیا ہے، قیاسات نہیں جس سے میلوں کے حساب سے دائیں بائیں چلیں، اسی لئے انہوں نے ہم کو مان لیا۔

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ گو سادہ قطب نما بحر روم کے ملاحوں کے استعمال میں بھی تھا، مگر ایسا قطب نما جس پر سمت کے قیاسات بھی بنے ہوں، ان کے پاس نہ تھا۔ دسویں صدی کے اواخر میں ایک دمشقی صناع آلات شیخ محمد بن ابی الخیر نے «النجوم الشارقات فی ذکر بعض الصنائع المحتاج الیها فی علم المیقات» کے نام سے ایک کتاب لکھی تھی، جو سنہ ۱۹۲۸ء میں حلب سے شائع ہوئی ہے، اس کا اکیسواں باب عمدہ مقناطیس کی شناخت میں، بائیسواں باب مقناطیس کے ذریعہ قطب جنوبی اور شمالی کی دریافت میں، اور تیئسواں باب سادہ قطب نما کے بنانے میں اور چوبیسواں باب سمت کے دوائر اور قیاسات میں ہے، ابن ابی الخیر نے یہ تحقیقات بغیر کسی تعجب، رازداری، اور اہتمام کے بیان کئے ہیں،

جس سے معلوم ہوتا ہے کہ اس زمانہ میں یہ چیز عام ہوچکی تھی،

قطب نما کے متعلق تمام فرنگی و عربی معلومات پڑھ لینے کے بعد یہ قیاس ہوتا ہے، کہ قطب نما کی ابتدائی ایجاد کا شرف اہل چین کو ہے، مگر وہ اس کو ریاضی کے ایک آلہ کے طور پر استعمال کرتے تھے، عرب جہازرانوں نے جو پہلی ہی صدی ہجری (چھٹی صدی عیسوی) میں چین تک پہنچ چکے تھے، اور وہاں سے بحری آمد و رفت رکھتے تھے، چین والوں سے یہ چیز حاصل کی، اور اس سے بحری سفروں میں سمت جاننے کا کام لیا، اور اس کو ترقی دی، لیکن اس کو بطور ایک راز کے عموماً چھپائے رکھا،

خلیج فارس، بحر عرب، اور بحر حبش کے ابتدائی بیانات میں یہ ملتا ہے کہ ان سمندروں میں عرب جہازوں میں لوہے کی کیلیں نہیں استعمال کی جاتی تھیں۔[1]، وہ صرف بحر روم میں استعمال ہوتی تھیں، سب سے پہلے حجاج بن یوسف ثقفی نے جو سنہ ۷۵۔۹۵ھ میں عراق و بصرہ کا والی تھا، ان سمندروں میں لوہے کی کیلوں سے جہازات بنوائے۔[2]، ان سمندروں میں لوہے کی کیلوں کے نہ استعمال کئے جانے کی وجہ مسعودی نے چوتھی صدی ہجری کے شروع میں یہ لکھی ہے، کہ ان سمندروں کے پانی میں لوہے کی کیلیں گل جاتی ہیں۔[3]، مگر زکریا قزوینی المتوفی سنہ ٦۸٦ء عجائب المخلوقات میں مقناطیس کے ذکر میں لکھتا ہے، کہ اس لئے استعمال نہیں کی جاتی تھیں کہ ڈر رہتا تھا کہ مقناطیس کے پہاڑ ان لوہوں کو کھینچ نہ لیں، یہی بات محمد بن محمود (الموجود سنہ ۷۵۳ھ) نے اپنی کتاب نفائس الفنون فی عرائس العیون (فارسی) قسم معدنیات میں لکھی ہے،

---

[1] ۔ سلیمان تاجر صفحہ ۸۸ پیرس [2] ۔ ابن رستہ صفحہ ۱۹٦، لیڈن

[3] ۔ مروج الذہب جلد ۱ صفحہ ۳٦۵ پیرس،

(باب چہارم در خواص جواہر و احجار)

«مقناطیس، معاون او در دریاے قلزم است، و بہترین او سیاہ فام بود و گویند کہ دراں آہن بر کشتی نزنند»

(نسخۂ قلمیہ دارالمصنفین)

اس کہانی سے یہ بات قیاس میں آتی ہے کہ ابتدائی عرب جہازراں یہ سمجھتے تھے کہ لوہے کی کیلیں لگانے سے ان کے طلسماتی مقناطیس کا عمل باطل ہو جائے گا، اور اس راز کو چھپاتے تھے، یہاں تک کہ چھٹی صدی ہجری میں یہ راز خواص کو، اور دسویں صدی تک پہنچتے پہنچتے، یہ عوام کو بھی معلوم ہوگیا،

اہل یورپ کو مقناطیسی کمپاس کا علم انہیں عربوں کے ذریعہ ہوا، اور غالباً پندرہویں صدی عیسوی میں یا اس کے بھی بعد ہوا، یورپ میں لفظ کمپاس کے پہلے موجود ہونے سے دھوکا نہ کھانا چاہئیے، کہ پہلے صرف طول البلد و عرض البلد کے نقشوں پر اس کا اطلاق تھا،

انسائکلوپیڈیا برٹانیکا (طبع یازدہم) کے مضمون نگار (کمپاس) نے تیرہویں صدی میں اہل یورپ کی تصنیفات سے مقناطیسی کمپاس کی واقفیت کے چند اقتباسات نقل کئے ہیں، کہ جہاز والے اس کو استعمال کرتے ہیں، مگر کوئی عینی شہادت اس کے استعمال کی پیش نہیں کی ہے، ساتھ ہی بعض اقتباسات سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ تحفہ مارکوپولو نے (سنہ ۱۲۹۵ء) اپنی مشرقی سیاحت کے بعد اہل وطن کے سامنے پیش کیا، دوسرے قدیم اقتباسات سے ظاہر ہوتا ہے، کہ جنگ صلیبی کے فرانسیسی مجاہدین نے تیرہویں صدی عیسوی میں یہ راز اہل یورپ کے سامنے ظاہر کیا، (صفحہ ۸۰۸ ج ۶)

دوسرے فلکی آلات ستاروں کے دیکھنے، ان کے باہمی فاصلوں کے

ناپنے اور ان فاصلوں کے ذریعہ ملکوں کی مسافت اور راستہ کے قرب و بعد کے جانچنے کے چند دوسرے آلات بھی عرب جہازراں استعمال کرتے تھے، ان آلات کا ذکر ابن ماجد نجدی اور سلیمان مہری کے رسائل میں ہے، اور ان پر محققانہ تبصرہ ان رسائل کے فرنچ تبصرہ میں ہے، جس سے افسوس ہے کہ میں فائدہ نہ اٹھا سکا، لیکن اس میں ایک مضمون انگریزی میں ہے جو سنہ ١٨٣٦ء میں ایشیاٹک سوسائٹی میں چھپا تھا،

یوروپین جہازراں واسکوڈی گاما کے زمانہ سے جو ابن ماجد کا معاصر تھا، آج سے سو برس پہلے تک عرب جہازرانوں کے علوم و آلات سے اہل یورپ برابر استفادہ کرتے رہے ہیں، انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا طبع یاز دہم (مضمون کمپاس) میں ہے کہ

> ہمیں اوسوریو OSOREO سے معلوم ہوتا ہے کہ واسکوڈی گاما کے وقت میں عربوں کو مختلف فنون علم جہازرانی میں اس قدر مہارت تھی کہ وہ جہاز کی معلومات و علمیات میں پرتگیزوں کے قائل نہ ہوئے، (ج ٦، صفحہ ٨٠٧)

جیمس پرنسپ نے وہ مذکورۂ بالا انگریزی مضمون لکھا ہے، کمال بلستی اور دوسرے عربی بحری آلات کی تفصیلات ایک ماہر عرب جہازراں سے دریافت کر کے درج کی ہیں، ذیل میں ہم اسکا ابتدائی حصہ نقل کرتے ہیں،

> جب سے عربوں کے جہاز جو ہر سال کلکتہ کی بندرگاہ میں آتے ہیں، (یہاں) آئے ہیں، میں نے ان آلات کے متعلق جو عرض البلد کی پیمائش کے کام آتے ہیں، ان سے متواتر دریافت کیا، اور مجھے توقع تھی کہ بیرن فان ہیمر نے جو ترجمہ محیط کا کیا ہے اس طریقہ پر اس کی کچھ زیادہ

وضاحت ہوجائیگی، میں اب تک کامیاب نہیں ہوسکا، اس لئے کہ قدیم اور بھدے آلات کی جگہ اب انگریزی آلات ربع اور سدس نے لے لی ہے، البتہ ایک مرتبہ ایک معلم (جہازراں) کو جب میں نے اس آلے کا پتہ دیا تو بظاہر وہ میرا مطلب سمجھ گیا، لیکن وہ اس کی ترکیب ساخت کو نہ سمجھا سکا، اور مجھ سے وعدہ کیا کہ دوسرے سفر میں میرے لئے وہ اس قسم کا آلہ لیتا آئے گا، میں نے جب اس سے اصبع کی تقسیم کے متعلق سوال کیا تو اس نے اپنے دونوں بازو پھیلا دئے اور اپنی انگلیوں کو ایک ساتھ افق محاذ میں رکھکر اُن کے ذریعہ سے قطب کی بلندی کا شمار کرنے لگا، (جس سے) میں نے قیاس کیا کہ عرب جہازرانوں کا قدیم اور بھدا طریقہ یہی ہے،

آخر کار جزائر مالدیپ کے ایک جہاز میں میری ملاقات ایک ہوشیار جہازراں سے ہوگئی، جو میرے لئے وہ تمام قدیم آلات جن کی مدد سے وہ کلکتہ تک کا سفر کیا کرتا تھا، لے آیا، میری دانست میں چونکہ وہ عام طور پر لوگوں کو معلوم نہیں ہیں، اور یہ بھی یقینی امر کہ وہ (تمام آلات) عربی الاصل ہیں، اس لئے ذیل میں میں اُن کی توضیح کرتا ہوں، (معارف اکتوبر سنہ ۱۹۳۰ء)

الغرض عرب جہازرانوں کو حسب ذیل علوم میں کمال پیدا کرنا پڑتا تھا،

۱۔ ہیئت اور ستاروں کی شناخت کا علم،

۲۔ طول البلد اور عرض البلد کی دریافت،

٣ـ علم مہاب الریاح یعنی ہواؤں کا علم، کہ سمندر میں کس موسم میں، کس وقت، کس رخ کی ہوا چلتی ہے،

٤ـ سمندر کے ہر مقام کا موسم اور فصل اور اس کے اثرات،

٥ـ ملکوں کا جغرافیہ اور بندرگاہوں کی جاے وقوع، اور خطرناک بحری پہاڑوں، اور تنگ بحری راستوں کا علم،

٦ـ مختلف آلات فلکی کا استعمال،

٧ـ ملکوں، شہرو، بندرگاہوں، اور جزیروں، اور ان کے باشندوں کی واقفیت،

٨ـ مختلف زبانوں سے واقفیت،

٩ـ شمسی مہینوں اور دنوں کا حساب،

جہازوں کے نام جس طرح آج جہازوں کے نام ہوتے ہیں، عربوں کے عہد میں بھی جہازوں کے الگ الگ نام ہوتے تھے، یا وہ مالکوں کی طرف منسوب ہوکر موسوم ہوتے تھے، مسعودی نے سنہ ٣٠٤ھ میں احمد و عبدالصمد برادران عبدالرحیم بن جعفر سیرافی کے جہاز پر سفر کیا[1]، ابن بطوطہ چین کے لئے جس جہاز پر سوار ہوا تھا، اس کا نام جاگر تھا. اور مالک کا نام ابراہیم تھا، اس کے بھائی کے جہاز کا نام منورت[2] تھا، متاخرین میں مولوی رفیع الدین دہلوی مراد آبادی سورت سے جس جہاز پر سوار ہوکر عرب گئے تھے، اس کا نام سفینۃ الرسول[3] تھا،

جہاز سازی عربوں کے عہد دولت میں تمام اہم بندرگاہوں پر جہاز سازی کے کارخانے قائم تھے، جن کو عموماً دارالصناعہ کہتے تھے، مشرق میں خلیج فارس پر ابلہ اورسیراف میں جہاز سازی کے کارخانے تھے، یہاں

---

[1] مروج الذہب جلد اول صفحہ ٢٣٣ پیرس [2] سفر نامۂ ابن بطوطہ سفر چین جلد ٢ صفحہ ١٣٠ [3] سفر نامۂ حرمین مولوی رفیع الدین قلمی،

کے جہاز تختوں میں سوراخ کرکے اور ڈوری سے سی کر جوڑے جاتے تھے، اور پھر ان پر روغن چڑھایا جاتا تھا، ابلہ اور سیرا کے جہازوں کی یہی پہچان تھی، اور بحرروم کے کارخانوں میں تختے لوہے کی کیلوں سے جوڑے جاتے تھے' اور ان پر تارکول ملا جاتا تھا، حجاج بن یوسف ثقفی نے یہ جدت کی کہ یہاں کے جہازوں میں بھی لوہے کی کیلیں لگائیں[1]، مگر معلوم ہوتا ہے کہ اس کی اس جدت کو یہاں کے جہاز سازوں نے قبول نہیں کیا، کیونکہ سلیمان تاجر اور ابن واضح یعقوبی جو تیسری صدی کے ہیں، وہ بدستور ابلہ اور سیراف کے جہازوں کا ڈوری سے سی کر بنایا جانا بیان کرتے ہیں،

بنی امیہ نے اندلس میں اشبیلیہ میں جہاز سازی کا کارخانہ[3] قائم کیا تھا، شمالی افریقہ میں ٹونس جہاز سازی کا صدر مقام تھا[4]، ملوک صنہاجہ کے زمانہ میں بجایہ میں دو کارخانے تھے[5]، دانیہ (اندلس) میں کارخانہ تھا، (صفۃ اندلس ادریسی صفحہ ۱۹۲)

سوسہ (سوس اقصیٰ) واقع مراکش میں جہازسازی کا بڑا کارخانہ تھا[6]،

عربوں کے عہد حکومت میں بحر روم کے جزیرہ سسلی میں پلرمو جہاز سازی کا بڑا مرکز تھا[7]، مسینا[8] وسسلی اور باری[9] (اٹلی) میں انکے کارخانے تھے،

شام کے سواحل پر حکامیں دار الصناعہ قائم ہوا پھر عباسیوں کے

---

[1] ابن رستہ صفحہ ۱۶۹ [2] سفرنامہ سلیمان صفحہ ۸۸ وبلدان یعقوبی صفحہ ۳۶۰، [3] فتح اندلس ابن القوطیہ صفحہ ۶۷ [4] ابن خلدون ج ۱ صفحہ ۲۱۱ مصر ومونس فی اخبار تونس صفحہ ۳۳، [5] الاستبصار فی عجائب الامصار (مطبوعۂ دیانا) صفحہ ۲۰ [6] بلدان یعقوبی صفحہ ۳٤۸ [7] ابن حوقل صفحہ ۲۸ [8] ابن جبیر صفحہ ۳۲۷ [9] صفۃ ایطالیا ادرسی صفحہ ۸۵

عہد میں صور میں وہ منتقل[1] ہوا، سلطان صلاح الدین کے زمانہ میں بیروت اس کا صدر مقام تھا ،

مصر میں جنگی جہازوں کے بہت سے کارخانے قائم ہوئے ، بقول مقریزی کے مصر میں سب سے پہلا کارخانہ جزیرۂ مصر میں ہجری٥٤ میں قائم ہوا ، اس مقام کا نام مقریزی کے زمانہ میں (ہجری٧٦٥ ٨٤٥) روضہ تھا ، عباسیہ کے زمانہ میں احمدبن طولون والی مصر نے یہاں جنگی جہازوں کی تعمیر کا کام شروع کیا ، امیر محمدبن اخشید (ہجری٣٢٣۔٣٣٤) نے اس کو بند کر کے فسطاط مصر کے ساحل پر دوسرا کارخانہ قائم کیا ، مصر کے مقام مقس پر معزلدین اللہ الفاطمی (ہجری٣٦٥) نے دارالصناعہ بنایا ، جس میں چھہ سو جنگی جہاز تیار ہوئے ، جو ہر حیثیت سے بے مثال تھے ، فاطمیوں کے عہد میں قاہرہ ، اسکندریہ اور دمیاط میں دارالصناعہ قائم کئے گئے ، سلطان صلاح الدین نے بھی صلیبی جنگوں کی بحری ضرورتوں کا لحاظ کر کے ادھر توجہ کی اور مصر کے شہر فیوم کی آمدنی اور بہنسا ، وید ، سفط ، ریشین ، اشمونین ، اسیوطیہ ، اخمیمہ ، اور قوصیہ کے جنگلوں کی لکڑیاں اس کے لئے وقف کردیں ، اسکے بعد مصری ممالک کے زمانہ میں سلطان رکن الدین بیبرس نے اسکندریہ اور دمیاط میں کارخانے قائم[2] کئے ،

فاطمیوں کے زمانہ میں مصنوعی بحری لڑائیاں بھی ہوتی تھیں[3] ،

ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا

بحریات میں عربوں کی ذہنی اور عملی جولانی نے یہاں تک ترقی کی تھی کہ ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنے کی تدبیر بھی اُن کے ذہن میں آئی ، حکیم ابو الصلت امیہ بن عبدالعزیز اندلس کا

---

[1] بلاذری صفحہ١١٧و١١٨ [2] تفصیل کیلئے دیکھو خطط مصر للمقریزی جلد ثالث صفحہ ٣١٣-٣٢٠ مطبعة النیل مصر [3] خطط مصر ایضاً

حکیم تھا، جس کو ریاضی و ہندسہ میں پوری مہارت تھی، وہ اتفاق سے سنہ ۵۱۰ھ میں مصر آیا، یہاں تانبے سے بھرا ہوا ایک جہاز اسکندریہ کے ساحل میں ڈوب گیا ابو الصلت نے اُسکے نکالدینے کا دعویٰ کیا، حکومت وقت نے اس کے لئے تمام سامان کردیا، ابو الصلت نے جرثقیل کے بڑے بڑے آلات بنائے، اور ان کو ایک بڑے جہاز میں نصب کرایا، پھر اس جہاز کو لیجاکر اس ڈوبے ہوئے جہاز کی مقابل سطح پر کھڑا کیا، جرثقیل کے آلات میں ریشم کی ڈوریاں لگی تھیں، وہ ڈوریاں چھوڑی گئیں، غوطہ خوروں نے ان ڈوریوں کو ڈوبے ہوئے جہاز کے مختلف حصوں میں اٹکایا پھر آلات کے ذریعہ سے ان ڈوریوں کو لپیٹ کر ڈوبے ہوئے جہاز کو اٹھایا گیا، یہاں تک کامیابی ہوئی کہ جہاز پانی کی سطح تک آگیا، اور لوگوں نے دیکھ لیا، مگر یہاں پہنچکر ریشمی ڈوریاں ٹوٹ گئیں، اور جہاز دوبارہ سمندر میں ڈوب گیا، ابو الصلت کو گو ناکامی ہوئی، اور اس کی سزا میں وہ قید بھی ہوا، مگر تجربہ کی اصولی کامیابی میں کوئی شک نہیں رہا، اور آج دنیا اس کامیابی کو دیکھ رہی ہے، [1]

جہاز کے افسر اور عملہ

مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) کے بیان سے معلوم ہوچکا ہے، کہ جہاز میں دو قسم کے عملہ ہوتے تھے، رؤساء، یعنی افسران بالا، اور اصحاب الارجد (پاؤں والے) یعنی معمولی عملہ، بحر ہند کے جہازوں میں غالباً انہیں کا نام باناتیہ تھا، (عجائب الہند صفحہ ۸۵-۷۶) ناخدا و رئیس دربان وغیرہ الفاظ گو ہم معنی بولے گئے ہیں، مگر بحری سیاحوں کے مختلف بیانوں سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ رفتہ رفتہ یہ الفاظ الگ الگ معنوں میں محدود ہوگئے، ناخوذہ (ناخدا) جہاز کے مالک کو کہتے تھے، جس کا جہاز میں ہونا ضروری نہ تھا، ربان (رہبان) جہاز کا کپتان دیدبان جہاز

---

[1] طبقات الاطبا، بن ابی اصیبعہ جلد دوم صفحہ ۵۳ مصر،

کا نگراں، معلم جہاز کے فلکی آلات اور نقشوں کا ماہر، اشتیام جہازی مسافروں کا نگراں، ابن بشار مقدسی نے چوتھی صدی ہجری میں جہاز کے حسب ذیل اشخاص کا ذکر کیا ہے،

من ربانیین و اشاتمة و ریاضین	کپتان اور مسافروں کے نگراں
و وکلاء و تجار[1]	اور ریاضی داں اور ایجنٹ اور سوداگر،

اشاتمه کا واحد اشتیام ہے، لسان العرب میں ہے، اشتیام رئیس الرکاب، ریاضی کا نام متاخرین میں معلم ہو گیا، اور آجکل اس کا ترجمہ «پائلاٹ» کیا جاتا ہے،

جہاز ساز و جہازراں

عربوں کے پاس دو مرکزی سمندر تھے، ایک خلیج فارس سے لے کر چین تک اور دوسرا اسکندریہ سے لے کر اندلس تک، ان دونوں سمندروں میں دو مختلف قوموں سے ان کا ساجھا تھا، خلیج فارس و بحر عرب میں اہل فارس سے اور بحر روم میں رومیوں یا یونانیوں سے، چنانچہ جہازرانی اور جہاز سازی میں بھی ان دونوں سمندروں میں ایک ایک قوم سے واسطہ تھا، اسکندریہ سے لے کر اندلس تک عربوں کے ساتھ رومی، اور سیراف سے لے کر چین تک فارسی ان کے ساتھ تھے، بلکہ چوتھی صدی کا سیاح بشاری مقدسی (سنه ٣٧٥ھ) خلیج فارس اور بحر عرب کے سلسلہ میں کہتا ہے، کہ

وان اکثر صناع المراکب	جہازوں کے اکثر کاریگر اور
و ملاحیها فرس	ملاح فارسی لوگ ہیں،

(صفحه ١٨ لیدن)

اس موقع پر اگر بے محل گفتگو کا مجھ پر اعتراض نہ کیا جاتا تو

---

[1] صفحه ١٠

میں ان پارسی آبادیوں کی نسبت جو سندھ سے لے کر گجرات تک اکثر سواحل پر قائم ہیں، یہ ثابت کرتا کہ یہ حضرت عمر رضی اللہ عنہ کے زمانہ میں ایران سے بھاگ کر ہندوستان نہیں آئے تھے، بلکہ سیکڑوں برس پہلے سے وہ تجارتی اغراض سے بحری سفروں کے ذریعہ سے آمد و رفت رکھتے تھے، تیسری اور چوتھی صدی ہجری تک وہ تجارت و جہاز رانی میں عربوں کے ساتھ نظر آتے ہیں، ایران میں ان کی سب سے بڑی آبادی فارس کے صوبہ میں تھی، جو خلیج فارس پر آباد ہے، اور جہاں سے بحری تعلقات ہندوستان کے ساتھ برابر قائم تھے،

چوتھی صدی میں جب بے تعصب دیلمیوں کی حکومت تھی ہر جگہ ایرانی پھیلے ہوئے تھے، حتیٰ کہ عدن اور جدہ تک پر انہیں فارسیوں کا قبضہ تھا، (دیکھو اصطخری صفحہ ۸۹ و ۹۶) خود جہازرانوں کے ناموں پر نظر ڈال لو، حقیقت معلوم ہوگی،

ملیبار اور مصر و عرب کے درمیان جو عرب جہازراں تھے، انہوں نے ملیبار ہی میں سکونت اختیار کر لی تھی، ان کو عرف عام میں موپلہ کہتے ہیں، یہ بہادر جہازراں ملیبار اور مصر اور عرب بندرگاہوں کے راجاؤں، امیروں اور سلطانوں کے درباروں میں بڑا اثر رکھتے تھے، آخر دسویں صدی ہجری کے شروع میں پرتگالیوں نے یہاں آ کر ان کے عروج و اقبال کا بیڑہ غرق کر دیا،

دنیا کی یہ بڑی ناقدردانی ہے کہ ان بہادر عرب جہازرانوں کے نام بھی تاریخوں میں نہیں ملتے، جنھوں نے اپنی جانیں دے دیکر دنیا کو فائدہ پہنچایا، آج ضرورت ہے کہ ان محسنوں کے ناموں کی تلاش کی جائے، جنھوں نے مشرقی سمندروں کے دیوتاؤں کو اپنی جرأت و ہمت سے زیر کیا، ہم ذیل میں اُن جہازرانوں کے نام لکھتے ہیں، جن کا پتہ مجھ کو

مطالعہ میں لگتا رہا ہے،

١۔ سلیمان (سنہ ٢٢٥ھ)
٢۔ ابوالحسن علی بن شادان سیرافی (سنہ ٢٥٥ھ)
٣۔ ابوالزہر برختی ناخدا (سنہ ٣٠٠ھ)
٤۔ احمد بن علی بن منیر ناخدا،
٥۔ مرودیہ بن زرابخت (چین تک جانے والا)
٦۔ عبہرہ کرمانی،
٧۔ شہریاری، (چین تک جانے والا)
٨۔ ابو عبد اللہ محمد بن بابشاد بن حرام بن حمویہ سیرافی ناخدا،
٩۔ عمران الاعرج،
١٠۔ مردانشاہ ناخدا،
١١۔ جہود کوتاہ ناخدا،
١٢۔ عبدالواحد،
١٣۔ یزید عمانی،
١٤۔ محمد عمانی،
١٥۔ عبداللہ بن جنید،
١٦۔ جعفر بن راشد معروف بابن لاکیس،
١٧۔ بزرگ بن شہریار ناخدا،
١٨۔ اسماعیل بن ابراهیم بن مرداش معروف بہ اسماعیلویہ ناخدا،
(سنہ ٣١٧ھ)
١٩۔ راشد الغلام بن بابشاد (سنہ ٣٠٥ھ)

یہ کل کے کل تیسری صدی کے خاتمہ میں تھے، اور سلیمان کے سوا باقی کل نام صرف ایک کتاب عجائب الهند ابن شہریار سے چنے

گئے ہیں، یہ سب کے سب خلیج فارس سے چین تک جاتے تھے، فارس کے علاقہ میں جو خلیج فارس کی پشت پر واقع ہے زمانۂ مدید سے یمن کے قبیلہ ازد کے لوگ آباد تھے، جن میں سے آل جلندی مشہور ہیں جن کا دوسرا نام آل عمارہ ہے، یہ فارس سے لیکر کرمان کی سرحد تک پھیلے ہوئے تھے، اور خلیج فارس کے سواحل پر ان کے قلعے تھے، سمندر کی دیکھ بھال اور اس کا بحری محصول وہی وصول کیا کرتے تھے[1]،

عراق میں دجلہ و فرات کی وادیوں میں مضر و ربیعہ کی آبادیاں تھیں، آل مظفر بن جعفر بھی سواحل فارس پر آباد تھے[2]، آل حنظلہ بنی امیہ کے زمانہ میں بحرین سے جہازوں پر بیٹھکر فارس میں جا کر آباد ہوگئے تھے، مامون نے عمر بن ابراہیم کو قطریہ سے بحری جنگ ومقابلہ کے لئے نامزد کیا تھا، اور اس کا خاندان بھی فارس کے ایک گوشہ پر قابض تھا، اسی کے خاندان کا وہ عمر تھا، جس کو یعقوب صفار نے سیراف میں گرفتار کرا کے قید کر دیا تھا، اسی طرح آل ابی زہیر مدینی جو سامہ بن لوی کے قبیلہ کی طرف منسوب تھے، خلیج فارس کے سواحل پر آباد تھے، انہیں بنی سامہ بن لوی کے لوگ بحرین میں بھی تھے، اور بحرہند کو عبور کر کے سندھ پر بھی حکمران ہوگئے تھے[3]،

الغرض خلیج فارس کے سواحل اور ممالک پر بکثرت عرب آباد تھے، چوتھی صدی کے شروع میں مسعودی نے بحر روم کے دو ماہر جہازرانوں کا ذکر کیا ہے، ایک زرافہ والی طرابلس الشام کا غلام، اور دوسرا احمص کے ساحلی شہر جبلہ کا عبداللہ بن وزیر، اس دوسرے کی نسبت وہ کہتا ہے، کہ اس وقت یعنی سنہ٣٣٢ ہجری میں بحر روم کا اس سے زیادہ

---

[1] اصطخری صفحہ ١٤٠ و ١٤١ [2] اصطخری صفحہ ١٤٢ و ١٤٣، [3] ابن خلدون ج ٤ صفحہ ٩٦ و ابن رستہ صفحہ ١٣٥

واقف کار کوئی نہیں، بڑے بڑے ملاح بھی اس کی بات مانتے ہیں، (مروج الذہب ج ۱ صفحہ ۲۸۲ پیرس)

اسی طرح وہ بحر حبشہ کے ذکر میں حسب ذیل جہازرانوں کا ذکر کرتا ہے، یہ کل سیراف کے تھے، اور سنہ ۳۰۰ھ کے پس و پیش میں سیراف وعمان سے مدگاسکر تک جاتے تھے، (مروج الذہب ج ۱ صفحہ ۲۳۳ و ۲۳٤ پیرس)

۱۔ محمد بن زید بود،
۲۔ احمد بن جعفر سیرافی،
۳۔ عبدالصمد بن جعفر سیرافی،
٤۔ عبدالرحیم بن جعفر سیرافی،
٥۔ جوہر بن احمد۔

ان میں سے اکثر انہیں جہازوں میں ڈوب کر مرگئے، اصطخری چوتھی صدی کے وسط میں سیرافی جہازرانوں کے ذکر میں کہتا ہے کہ،

> یہ لوگ اپنی تمام عمر جہازوں میں بسر کرتے ہیں، یہاں تک کہ ایک شخص کا حال معلوم ہوا، جو چالیس برس جہاز سے باہر نہیں نکلا، جب ایک جہاز ٹوٹ جاتا تو دوسرے جہاز میں چلاجاتا، (صفحہ ۱۳۸)

عمان سے مدگاسکر تک جو جو جہازراں جاتے تھے وہ قبیلۂ ازد کے عمانی تھے[1]۔

ان جہازرانوں کے ذریعہ ساحلی ملکوں کو جو مالی فائدے پہنچتے تھے، ان کے سبب سے ان ملکوں کے راجہ ان کی بڑی قدر کرتے تھے، محمد بن بابشاد ناخدا جس کا پورا نام ابو عبد اللہ محمد بن بابشاد بن حرام بن حمویہ سیرافی تھا، اور جس کا زمانہ تیسری صدی ہجری کا آخر تھا[2]،

---

[1] مروج الذہب ج ۱ صفحہ ۲۳۲، [2] عجائب الہند صفحہ ٥،

ایک ہندو راجہ نے اس کی یہ قدر دانی کی کہ نا خداؤں اور ملاحوں کے حلقہ میں اس کی تصویر بنوائی[1]، اسی طرح کالی کٹ میں جو عرب ملاح اور نا خدا اپنے جہاز لے جاتے تھے، ان کی بڑی قدانی ہوتی تھی[2]،

جزیرہ اقیس جو بحرین کے پاس عرب آبادی تھی، یہاں کے جہازران اپنے جہازوں اور کشتیوں کی کثرت کے سبب سے ہندی بادشاہوں کے یہاں بڑی عزت رکھتے تھے[3]،

چوتھی صدی ہجری کے مشہور جہازران یہ تھے،

۱۔ احمد بن تیرویہ،

۲۔ خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی (سنہ ۴۰۰) دیو گڑھ ہندوستان کو جہاز لے جاتا تھا،

پانچویں صدی کے جہازرانوں میں یہ اشخاص خاص ذکر کے قابل ہیں

۱۔ محمد بن شاداں،

۲۔ سہل بن ابان،

۳۔ لیث بن کہلان،

ان کے علاوہ چند مشاہیر کے نام اور ہیں،

۴۔ عبدالعزیز بن احمد مغربی،

۵۔ موسیٰ قندرانی،

۶۔ میمون بن خلیل،

۷۔ احمد بن محمد بن عبدالرحمان بن ابوالفضل ابوالمغیری،

چھٹی صدی میں،

۸۔ لیث بن کہلان کا پوتا جو سنہ ۵۸۰ ھجری میں موجود تھا[4]،

---

[1] عجائب الہند صفحہ ۹۵، [2] فرشتہ بحوالۂ تاریخ ملیبار، [3] معجم البلدان یاقوت لفظ قیس، [4] سفرنامہ ابن بطوطہ جلد۲ صفحہ ۱۳۰، مصر،

آٹھویں میں، محمد بن عمر بن فضل بن دویک بن یوسف بن حسن بن حسین بن ابی معلق السعدی بن ابی البرکات نجدی، اور ابراہیم ناخدا جس کے چھ جہاز تھے جو گندھار، (ساحل ہند) سے چین جاتے تھے[1]، اس زمانہ کے ایک ممتاز جہازراں کا نام معلم حسن تھا، جو نادیر (گجرات) اور عرب کے درمیان سفر کرتا تھا، اس کا مزار نادیر کے باہر ہے، اور اس پر سنہ ٧٢١ ھجری کندہ ہے[2]، معلم بنتاس کے نام سے اب وہ معروف ہے،

نویں صدی میں،

١۔ محمد بن عمر کا بیٹا ماجد بن محمد بن عمر سعدی نجدی،
٢۔ ماجد کا بیٹا شہاب الدین احمد سعدی نجدی (سنہ ٨٨٠ھ)
٣۔ سلیمان المهری[3]

دسویں صدی کے عرب ملاحوں میں سے صرف دو نام اب تک ہم کو معلوم ہوئے ہیں[4]

١۔ معلم حبوت المهری،
٢۔ محمد عنسی ناخدا،

یہ دونوں عرب اور گجرات کے درمیان سلاطین گجرات کے اخیر عہد میں آمد و رفت رکھتے تھے، اس کے بعد ترکوں کا عہد شروع ہوتا ہے، جس میں خیر الدین باربروسہ، پیالے پاشا، طرغود رئیس، صالح رئیس، امیر

---

[1] فوائد صفحہ ٧ و ٨، [2] سفر نامۂ حرمین مولوی رفیع الدین مرادآبادی المتوفی سنہ ١٢١٨ھ قلمی [3] ان جہازرانوں کے نام کتاب الفوائد فی اصول البحر و القواعد وغیرہ رسائل مطبوعۂ پیرس سے چنے گئے ہیں، سنہ ١٩٢١ء۔ ١٩٢٣ء

[4] یہ دو نام ظفرالوالہ بمظفر والہ آصفی کی گجراتی کی عربی تاریخ میں ہیں، پہلا نام صفحہ ٢٥٧ میں ہے اور دوسرا صفحہ ٢١٨ میں،

البحر سیدی علی اور پیری رئیس مشہور جہاز راں گذرے ہیں،

بحر ہند و عرب کے آمد و رفت کے راستے اور بندر

عراق اور عرب کے سواحل سے جن جن جزیروں اور بندرگاہوں میں جہاز آتے جاتے تھے، سلیمان مہری نے نویں صدی میں اپنی کتاب قلاوۃ الشموس و استخراج قواعد الاسوس میں ان کے نام اور راستے گنائے ہیں، چنانچہ اس نے اپنے چوتھے باب میں حسب ذیل جزیروں اور ساحلوں کے نام بتائے ہیں: زیلع، (افریقہ) سومال، (افریقہ) جزیرۂ قمر، زربن، سقوطرہ، قسال، دیپ، انڈمان، تاج باری، سیلون، جاوہ، اور سیام کے سواحل،

چھٹے باب میں حسب ذیل بندر گاہوں کے درمیان کی، آمد و رفت کی راہیں بتائی ہیں،

باب المندب	سیبان	دیبل (ٹھٹھہ)	دیپ
سیبان	جدہ	دیو	مسقط
سیبان	سواکس	کھمبایت	عدن
دیو	دیپ	ذیبل (ٹھٹھہ)	عدن
سندا پور (چندا پور)	عدن	ظفار (یمن)	گجرات
ہنور (کارومنڈل)	عدن	قلہات	گجرات
کالی کٹ	جروپٹن	عدن	ملیبار
دیو	ملاگا	عدن	برمز خلیج فارس
دیو	بنگاله شاتی جام (چاٹگام)	دیو	مشقاص
سواکن (افریقہ)	عدن	دیو	شحر و عدن
زیلع (حبشہ)	گجرات	مہایم (بمبئی)	عرب
براہ	گجرات	ملاگا	عدن
عدن	گجرات	چاٹگام	عرب
فشن	گجرات		

عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ دسویں صدی ہجری میں ہوجاتا ہے، اب بحر روم میں عثمانی ترکوں کا دخل وعمل ہوتا ہے، بحر احمر میں مملوک سلاطین مصر کے جہازات پھرتے ہیں، عثمانی ترک عراق اور مصر پر قبضہ کرلینے کے بعد خلیج فارس اور بحر احمر میں بھی چلے آتے ہیں، مملوک مصریوں کا مشہور جہازراں نویں صدی میں فولاد بن محمد ترکمانی تھا، جو بائیس جہازرانوں کے ساتھ ایک دفعہ بحر ہند میں سفر کررہا تھا، لیکن عرب جہاز رانوں کے فنی معلومات کے سامنے وہ سب دم بخود تھے[1]۔

اب بحر روم پر ترکوں کا عمل دخل تھا، یورپ کے تاجروں کو مشرق تک پہنچنے کے لئے اب ایک ایسے بحری راستہ کی تلاش ہوئی جس میں وہ بحر روم کے ترکی جہازوں سے بچ کر نکل سکیں، اسی کوشش میں کولمبس نے امریکا کا اور واسکوڈی گاما نے افریقہ کی پشت پر سے ہندوستان کا راستہ نکالا، اور پھر اس کے بعد پرتگالی، بعد ازیں ہولینڈی، فرانسیسی اور انگریزی جہازوں نے مشرق کے بحری ساحلوں پر قبضہ جمانا شروع کیا، اب تک خلیج فارس، مصر، عرب، حبش، افریقہ، ہندوستان، چین اور جزائر ہند کی بحری تجارت پر تنہا عرب جہازراں حکومت کر رہے تھے، دفعۃً ان نووارد جہازرانوں کے آنے سے عربوں کے ہزار سالہ نظام بحری کے شیرازے بکھرنے لگے، خصوصاً پرتگالیوں نے اس ظلم اور سفاکی کے ساتھ عرب ساحلوں اور جہازوں کو برباد کرنا شروع کیا کہ چند ہی سال کے بعد عرب، ایک ایک ساحل اور جزیرہ سے بےدخل ہونے لگے، مصر کے مملوک بادشاہ اور ٹرکی کے سلطان، سلطان سلیمان اور سلطان سلیم نے بحر عرب اور بحر ہند میں ان پرتگالیوں سے لڑنے کے لئے خلیج فارس اور سویس سے اپنے

---

[1] فوائد ابن ماجد صفحہ ٤٢۔

جنگی جہاز بھیجے، جن کے ساتھ گجرات اور بیجاپور کے بادشاہوں اور ملیبار کے راجہ زیمورن نے مل کر ان پرتگالیوں کا مقابلہ کیا، مگر مشرق کا یہ متحدہ بیڑا مغربی حملہ آوروں سے شکست کھا کر ایسا ڈوبا کہ آج تک پھر نہ اُبھرا، سنہ ۹۳۱ھ - ۱۵۰۷ء میں ملک اشرف قانصو سلطان مصر نے سواحل پر پرتگیزوں سے بحری لڑائی کی، پھر سلطان سلیمان والی قسطنطنیہ نے سنہ ۹۴۵ھ - ۱۵۳۸ء میں گجرات کے ساحل پر دوبارہ جنگ کی، مگر ناکامی رہی، انھیں حوادث میں عربوں کی جہازرانی کا بیڑا غرق ہوگیا، گو بعض بعض تجارتی بادبانی جہاز اس کے بعد مدت تک عرب ملاح مدراس و بنگال لاتے رہے، مگر ان کی مثال استثنائی واقعات کی ہے، ملیبار کے عرب نوآباد موپلا جن کی دولت کا مدار مصر، عرب، عراق، مدراس اور جزائر ہند کی تجارت پر تھا، ان کی بحری عزت کا خاتمہ ہوگیا[1]،

عربوں کی بحری تصنیفات

عرب جہازرانوں کے پاس ستاروں کی شناخت، ہواؤں کی دریافت، اور ملکوں اور جزیروں کی واقفیت، اور سواحل کے طول و عرض بلد کا علم سفینوں سے زیادہ سینوں میں محفوظ رہتا تھا، اور غالباً یہ علم موروثی تھا، جو باپ سے بیٹے کو منتقل ہوتا تھا، اس کے علاوہ ہر جہازراں کے پاس سمندروں، اور ان کے ساحلی شہروں اور جزیروں کا ایک نقشہ ہوتا تھا، جس کو بحر روم والے کمپاس[2]، اور خلیج فارس اور بحر ہند والے رہنامہ اور اس کو عربی میں بگاڑ کر رہمانی کہتے تھے[3]، اسی قسم کے رہناموں کی تالیف و تدوین

---

[1] ان بحری لڑائیوں کے تفصیلی حالات تحفۃ المجاہدین (تاریخ ملیبار) ریاض السلاطین (تاریخ بنگال) اور ظفر الوالہ (تاریخ گجرات) وغیرہ میں ہیں،

[2] مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۴۵ مصر، [3] الفوائد صفحہ ۲۷، الفوائد ابن ماجد صفحہ ۳

سے اس فن کی کتابوں کا آغاز ہوا، ابن ماجد نے لیث بن کہلان کے ہاتھ کا ایک رہنامہ جس پر سنہ ٥٨٠ء لکھا ہوا تھا، دیکھا تھا، حضرت علی رضی اللہ تعالی عنہ کی طرف ایک مثنوی (ارجوزۃ) منسوب ہے، جس میں منازل فلکی اور ستاروں کے اشکال نظم کئے گئے ہیں' (صفحہ ١٦٣ پیرس)

اس قسم کے رہناموں کے دو اور مؤلف محمد بن شادان اور سہل ابان تھے، ان رہناموں کا آغاز انا فتحنا لک فتحاً مبیناً، کی متبرک آیت سے کیا گیا تھا، لیکن نہ ان میں اشعار تھے، اور نہ ہر مقام کا ستاروں کے ذریعہ سے اندازہ تھا، اسی قسم کی صرف ایک کتاب ابن ماجد کو ملی تھی، مگر اس کا اول و آخر نہ تھا، اور نہ اس کے معلومات صحیح تھے[1]، ابن ماجد نے اپنی کتاب الفوائد میں محمد بن شادان کی تصانیف کا نام دو تین مقاموں پر لیا ہے[2]، جس سے معلوم ہوتا ہے کہ اس باب میں اس کی کتابوں کو کچھ اہمیت حاصل تھی، لیث بن کہلان، محمد بن شادان اور سہل بن ابان کی کتاب کا ذکر ابن ماجد نے حادیۃ الاختصار کے ان شعروں میں بھی کیا ہے[3]،

ونظم تالیف ابن کہلان وسہل واللیث بن ابان
ذوی النہی ومصلحین[4] الشان زخرف ربی لہم الجنان

اس قسم کے اشعار میں عرب ماخذوں کے بعض معلومات نظم کردیئے گئے تھے، جن کو جہازراں یاد کرلیتے تھے، اور یہ سرمایہ ایک سے دوسرے کو منتقل ہوتا رہتا تھا[5]،

بزرگ بن شہر یار ناخدا کی تصنیف عجائب الہند جو چوتھی صدی کے سرے پر لکھی گئی ہے، جہاز رانوں کے صرف حکایات و مشاہدات پر مشتمل ہے، البتہ مسعودی کے بیانات جن کو اس نے مروج الذہب کے مقدمہ میں

---

[1] الفوائد صفحہ ٣، [2] الفوائد صفحہ ١٤ و ٣١، [3] الفوائد صفحہ ٨٩،
[4] ہکذا، [5] العمدۃ المہریہ سلیمان مہری صفحہ ١١،

درج کیا ہے، بہت حد تک محققانہ ہیں، ایک جہاز راں احمد بن تیرویہ نے جو چوتھی صدی میں غالباً تھا، اس فن پر کچھ کتابیں لکھی تھیں، خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی کی بھی کوئی کتاب تھی، یہ چوتھی[1] صدی میں ہندوستان تک آتا تھا، آٹھویں اور نویں صدی ہجری میں محمد بن عمر اور اس کے بیٹے ماجد بن محمد بن عمر نے بحر قلزم اور بحر عرب پر ایک دو رسالے اور منظومے لکھے تھے، ماجد بن محمد بحر قلزم کا بڑا ماہر جہازراں تھا، جہازی اس کو ربان البرین کہتے تھے، اس کے ایک منظوم رسالہ کا نام حجازیہ تھا، جس میں ہزار شعر تھے[2]، ماجد کے بیٹے احمد بن ماجد نے نویں صدی اور سلیمان مہری نے دسویں صدی کے وسط میں بکثرت کتابیں اور رسالے لکھے، ان دونوں کی کتابیں پیرس کے قومی کتب خانہ میں تھیں، جن کو سنہ ١٩٢٨ء میں عکس لیکر مع ایک فرنچ ضمیمہ کے تین جلدوں میں شائع کیا گیا ہے،

اس فن کا سب سے پہلا مدوّن در حقیقت یہی اسد البحر شہاب الدین احمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل بن دویک بن یوسف بن حسن بن حسین بن ابی مغلق سعدی بن ابی البرکات نجدی ہے، جہازرانی اس کا موروثی پیشہ تھا، اس نے اپنی کتاب الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد سنہ ٨٩٥ھ[3] میں پچاس برس کے تجربہ کے بعد لکھی[4] ہے، اس فن میں اس کے نظم و نثر[5] رسائل اور تصنیفات کی تعداد ٢٥ ہے، جس کی تفصیل حسب ذیل ہے،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
١	الفوائد فی اصول علم البحر و القوائد،	یہ کتاب بارہ (١٢) فائدوں پر مشتمل ہے، پہلا فائدہ چاند کی منزلوں اور برجوں کی

---

[1] الفوائد صفحہ ٤، [2] الفوائد صفحہ ٧٥، [3] الفوائد خاتمہ، [4] الفوائد صفحہ ٤٨، [5] الفوائد صفحہ ٧٨،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		تقسیم میں، دوسرا جہازوں کے ضروری معلومات و صفات میں، تیسرا ستاروں کی مشہور شکلوں میں، چوتھا منازلِ قمر اوز خانوں[1] میں، پانچواں ریاضی و فلکی علوم کی ضرورت میں، چھٹا دیرہ میں، ساتواں ہواؤں میں، آٹھواں جہاز کے انتظامات اور سمندروں کے سواحل میں، نواں ستاروں سے ملکوں کی شناخت اور تین قسم کے جہاز رانوں کے بیان میں، دسواں مشہور جزیروں میں، یعنی جزیرۂ عرب، جزیرۃ القمر، جس کا دوسرا نام مدگاسکر ہے، سوماترہ، جاوا، غور، سیلون زنجبار، بحرین، جزیرہ، ابن جادان، اور سقوطرہ، گیارہواں موسموں میں، بارہواں بحر احمر کی شاخوں اور جزیروں میں، مصنف نے اس کتاب میں جابجا قطب نما کا حوالہ دیا ہے.
۲	حاویہ الاختصار فی اصول علم البحار،	یہ کتاب رجز یعنی منظوم مثنوی ہے، اس میں گیارہ (۱۱) فصلیں ہیں، پہلی میں ان اشارات کا ذکر ہے، جن کی ضرورت جہاز رانوں کو ہے، دوسری میں منزلوں اور خانوں

---

[1] دائرۂ افقیہ کے ۳۲ حصوں میں سے ہر حصہ کو خن (خانہ) کہتے ہیں، العمدۃ المہریہ سلیمان مہری صفحہ ۱۲،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		کا بیان، تیسری مختلف قوموں کی جنتریوں میں، چوتھی بعض ستاروں میں، پانچویں عرب، حجاز، سیام، افریقہ، خلیج بربر، سومال، اور جزائر قمر، (مدگاسکر) کے تعین مقام میں چھٹی عجم، ہندوستان، بنگالہ، سیام، جزیرہ مہراج اور چین میں، ساتویں سوماترہ، مدگاسکر، یمن، سواحل حبشہ، سومال، مکران میں، آٹھویں عرب کی خشکی سے ہندوستان کی خشکی تک کے حسابات میں، نویں بحر ہند کے سواحل میں، دسویں اس بحر محیط کے بہاؤ کے بیان میں جو ہندوستان، چین اور افریقہ کے بیچ میں ہے، گیارہویں اس تقویم میں جس سے شب و روز کے اوقات کا شمار اور طوفان کی آمد کا حساب معلوم ہو،
٣	ارجوزة (مثنوی) المعربه	خلیج بربر سے باب الهند (المندب) ملک عرب اور زیلع (واقع افریقہ) کا قیاس،
٤	قبلة الاسلام فی جمیع الدنیا،	دنیا کے ہر حصہ اور سمندر سے قبلہ کی تعین کا طریقہ، مصنف اس علم میں تکمیل کی اولیت کا دعوی کرتا ہے،
٥	ارجوزه برّا لعرب،	خلیجِ فارس سے ملک عرب،
٦	ارجوزه فی قسمة الجمه علی انجم نبات نعش،	بنات النعش کے ستاروں میں،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
٧	كنز المعالمة،	سمندر کے نا معلوم امور اور ستاروں اور برجوں اور ان کے ناموں میں برِّ ہند، اور برِّ عرب میں،
٨	ارجوزة،	
٩	ارجوزة میمیة،	
١٠	ارجوزة مخمسة،	
١١	ارجوزة،	رومی مہینوں کے شمار میں،
١٢	ارجوزة ضریبة الضرائب	
١٣	قصیدة مکیه،	مکه سے جده، قرتک، کالی کٹ، دیبل، (سندھ) کوکن، گجرات، اور ہرمز تک،
١٤	نادرة الابدال،	
١٥	ذهبیة،	بعض آلات کے بیان میں،
١٦		دس متفرق رسائل، متفرق بحری و فلکی مباحث میں،

سلیمان مہری دسویں صدی کے شروع میں تھا، اس نے پہلے رساله علم التواریخ کے مقدمه میں سنه ٩٠٠ھ کا حساب لگایا ہے، اور اس کی کتاب العمدة المہریه سنه ٩١٧ء کی تالیف ہے، تصانیف کی فہرست یه ہے:

شمار	کتاب کا نام	مضامین
١	قلادة الشموس فی علم التواریخ،	مختلف قوموں کی جنتریوں اور سالناموں کی تشریح،
٢	تحفة الفحول فی تمهید	جہازرانوں کے بعض اصطلاحات کی تشریح،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
	الاصول،	پھر خلیج فارس، بحر عرب، اور بحر ہند کے ایک جزیرہ اور بندر کا تعین ستاروں کی سمت اور سیدھ سے، اس کتاب میں مدراس، گجرات اور سندھ کے بندر گاہوں کے ساتھ، بنگالہ اور اس کے بندرگاہ چاٹگام، (شاتی جام) کا نام بکثرت آتا ہے، ابن ماجد کے یہاں بنگالہ (بنجالہ) کے بجائے بنگ (بنج) نام آیا ہے،
٣	العمدة المهرية فى ضبط العلوم البحرية،	یہ سلیمان کی سب سے بہتر تصنیف ہے، کتاب سات بابوں پر منقسم ہے، پہلا باب جہازرانوں کی اصطلاحات اور فلکی معلومات پر ہے، دوسرا ستاروں کے ناموں اور قطب شمالی، جاہ، فرقد، میخ کو دیکھ کر آنکھوں پر انگلیوں کو رکھ کر مسافت دریافت کرنے میں، تیسرا عجم، جزائر عجم، برِ عرب، زیلع، سومال، سیام، چین، اور ماچین کی سیدھ کی دریافت میں، چوتھا جزیرۂ قمر، (مدگاسکر) جزیرہ زریں، جزیرہ سقوطری، جزیرۂ قال، جزیرۂ دیپ، جزیرۂ سیلون، جزیرۂ انڈمان، جزیرۂ ناگ باری، جزائر سیام، جزیرۂ سوماٹرا، جزیرۂ جاوہ، اور جنوبی مشرقی جزیروں کے پہچاننے میں، پانچواں عرب و عجم و ہند، اور

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		جزائر کے راستوں میں، چھٹا موسموں کی شناخت میں، ساتواں بحر فارس اور بحر عرب کے جزیروں میں، اور حسب ذیل بندرگاہوں سے دوسرے بندرگاہوں تک سفر میں، باب المندب سے کوہ زقر اور سیبان تک سیبان " جدہ " سیبان " سواکن " سواکن " عدن " زیلع (اریتیریا) " گجرات " عدن " " " بربرہ " " " کشن " " " خلفات " " " ظفار (یمن) " " " کلہاٹ " " " عدن " منیبار (ملیبار) " عدن " ہرمز " دیو " مشقاص " دیو " شحر اور عدن " مہایم (بمبئی) اور چیول " ساحل عرب " دیو " دیپ "

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		دیبل (ٹھٹھہ واقع سندھ) سے دیپ تک دیو " مسکت، (مسقط) " کھمبایت (کاٹھیاواڑ) " عدن " دیبل (ٹھٹھہ واقع سندھ) " عدن " چندا بور (گوآ) " عدن " ہنور (احاطہ بمبئی) " عدن " کالی کٹ " گروفن " دیو " ملاگا " دیو " بنگالہ یعنی چاٹگام " ملاگا " عدن " چاٹگام " ساحل عرب " خاتمہ، چند ہدایات،
٤	المنهاج الفاخر فی علم البحر الزاخر،	اس کتاب میں ایک مقدمہ، چھ باب اور خاتمہ ہیں، مقدمہ مصنف کے اختیار کردہ فلکی و نجومی امور کی دریافت میں، پہلا باب ان مشہور سمندروں کی سیدھ کے جاننے میں، جو جزیروں سے آباد ہیں، دوسرا قیاسات میں، تیسرا جزیروں کی کی شناخت میں، چوتھا جاہ اور فرقدین کے قیاس پر مسافت دریافت کرنے میں، چھٹا خشکیوں کی علامتوں میں، ساتواں بروج اور منازل میں آفتاب اور ماہتاب کے ہونے میں، خاتمہ بعض بندرگاہوں کے سفر میں،

سلیمان کی دو کتابوں العمدة المهرية فی ضبط العلوم البحرية اور المنهاج الفاخر فی علم البحر الزاخر کا ایک عمدہ قلمی نسخہ سنہ ۱۰۰۷ ھجری کا لکھا ہوا، اسلامیہ کالج پشاور کے کتب خانہ میں ہے، کتب خانہ کی مطبوعہ فہرست کے ص ۳۷۱ میں نمبر ۱۹۵۳ پر اس نسخہ کا ذکر ہے، تحفة الفحول کا نام چلپی کی کشف الظنون میں بھی ہے[1]،

ابن ماجد اور سلیمان کی تصنیفات سے عربوں کے علاوہ ترک اور ہندوستانی جہازرانوں نے بھی فائدہ اٹھایا، ترکی امیر البحر سیدی علی نے جو بہادر شاہ گجراتی اور ہمایوں کے زمانہ میں ترکی بیڑہ کو بحر ہند میں اور گجرات کا سواحل پر پرتگالی جہازوں سے لڑنے کے لئے لایا تھا، محیط کے نام سے ترکی جہازرانی کے فن پر ایک محققانہ کتاب لکھی ہے، اس میں ابن ماجد اور سلیمان مہری کی تصانیف سے پورا فائدہ اٹھایا ہے، اور اس کے مقدمہ میں ان دونوں کی پوری تعریف و توصیف کی کے[2]، محیط کا ترجمہ یورپ کی زبانوں میں بھی ہوا ہے،

جامع مسجد، بمبئی کے کتب خانہ میں اس فن پر سندھی زبان میں دو کتابیں ہیں، پہلی جو کسی عربی کتاب کی شرح ہے، شروع سے کچھ ناقص ہے، جا بجا عربی فقرے اور عنوانات ہیں، مثلاً معرفة ابعاد الكواكب المشهورة عندالجمهور، بعد الجاه عن نقطة الكرة سبع و ثمانون درجة، کہیں کہیں فارسی بھی ہے، ہر عنوان معرفت کے لفظ سے شروع ہوتا ہے، اور سرخی سے لکھا ہوا ہے، ایک جگہ معلم سلیمان کا نام بھی آیا ہے، صحیح قول معلم سلیمان، اس کتاب میں جزیروں کے نام اور مقامات کے فاصلے درج

---

[1] انسائیکلوپیڈیا آف اسلام میں شہاب الدین (ابن ماجد) اور سلیمان المہری کے مقالات میں ان دونوں معلموں کے مختصر حالات اور ان کی کتابوں پر پورا تبصرہ موجود ہے،

[2] انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ «شہاب الدین»

ہیں، قرینہ سے یہ کتاب سنہ ١٠٨٤ ھجری کی تالیف معلوم ہوتی ہے،

دوسری کتاب سندھی اور فارسی میں مخلوط ہے، یہ مکمل اور مفصل ہے، یہ نسخہ بارہویں صدی ہجری کے ایک مسلمان جہازراں معلم عنایت بن معلم شیخ داکو کے قلم کا لکھا ہوا ہے، نسخہ کے آخر میں ہے، «کاتبہ و مالکہ فقیر الحقیر پر تقصیر معلم عنایت بن معلم شیخ داکو، در جزیرۂ بمبئی ماہ رجب» سنہ نہیں لکھا ہے، مگر اندرونی شہادت سے سنہ ١١٩٦ ھجری معلوم ہوتا ہے، درمیان میں کچھ روز نامچہ بھی لکھا ہوا ہے،

اسی قسم کی ایک گجراتی یا کوکنی زبان کی کتاب کا ذکر مجھ سے سنہ ١٩٣٠ ع میں جناب یوسف کھٹکے صاحب بی۔اے (بمبئی) نے کیا تھا، جو ان کی ملکیت میں تھا، مگر افسوس ہے، کہ ان کی وفات کے بعد مجھے اس کتاب کا پتہ نہیں چلا،

یہ کل تصنیفات خلیج فارس سے لے کر ہندوستان اور چین تک کے سواحل اور جزیروں سے متعلق ہیں، بحر روم میں جہازرانی کے عنوان سے سب سے مشہور کتاب بحریہ ہے، جو ترکی میں لکھی گئی ہے، اور جس کا مصنف مشہور ترکی امیر البحر پیری بن حاجی محمد مقتول سنہ ٩٦٢ ھجری ہے، اس نے اس میں بحر روم (بحر متوسط۔مڈیٹرینین سی) کے حالات اور اس کے جزیروں، راستوں اور بندرگاہوں کو مع نقشوں کے منضبط کیا ہے، سنہ ١٠٣٠ ھجری میں اس نے یہ کتاب لکھ کر سلطان سلیمان اول کی خدمت میں پیش کی، اس کے شروع میں دنیا کے نقشوں اور بحر ہند کے ملاحوں کے اصول و قوائد کا ذکر کیا ہے[1]،

---

[1] کشف الظنون چاپی، نام، «بحریہ»

ضمیمہ (الف)

عرب و امریکہ[1]

(از مولانا سید سلیمان ندوی)

عام طور سے مشہور ہے کہ امریکہ کو کولمبس نے سنہ ۱۳۹۸ء میں دریافت کیا ہے، یہ شہرت اس لحاظ سے تو صحیح ہے کہ عام متمدن پرانی دنیا کو اس نئی دنیا سے پوری واقفیت اسی وقت سے ہوئی اور اسی کے بعد سے دونوں میں میل جول اور ہر قسم کے علمی و تمدنی و تجارتی تعلقات قائم ہوئے یہاں تک کہ آج نئی اور پرانی دنیا ایک گھر کے دو آنگن بن گئے ہیں، مگر یہ صحیح نہیں کہ کولمبس سے پہلے اس نئی دنیا میں پرانی دنیا کی کسی نووارد قوم یا اشخاص کے قدم نہیں پہونچے ،

یہ مسئلہ کہ امریکہ تک کچھ عرب جہاز راں پہنچ چکے تھے، گو ہندوستان میں نیا ہو، مگر مصر کے بعض ممتاز فاضلوں نے اس پر متعدد اوقات میں بحثیں کی ہیں، علامہ زکی پاشا نے سسلی کے عرب جغرافیہ نویس ادریسی المتوفی سنہ ۵۶۰ھ کی نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق کا ایک حوالہ پیش کیا تھا، جس میں بحر ظلمات میں اندلس کے چند عرب نوجوان جہاز رانوں کے جہاز چلانے کا ذکر ہے، مگر ابھی تک نہ تو مصر میں اور نہ ہندوستان میں اس مسئلہ کے تمام اطراف پر بحث کی گئی ہے اور نہ تمام ممکن مواد یکجا کیا گیا ہے ،

اس سلسلہ میں حسب ذیل باتیں تنقیح کے قابل ہیں:

۱ - کیا عربوں نے اور زیادہ عام لفظوں میں کیا مسلمانوں نے « ربع مسکون »

---

[1] « معارف » اعظم گڈھ ، مارچ و اپریل سنہ ۱۹۳۹ء

کے پرانے نظریہ کی تنقید کی تھی ؟

۲۔ کیا ان کو زمین کی گولائی اور اس کے تحتانی اور فوقانی حصوں کا علم تھا ؟

۳۔ کیا ماورائے بحر ظلمات انھوں نے پہنچنے کی کوشش کی ؟

٤۔ کیا آج کل کے نئے محققین اس نظریہ کو قبول کرسکتے ہیں ؟

ذیل کی سطروں میں ان میں سے ہر ایک مسئلہ پر تلاش و فکر کے نتیجے پیش کرتا ہوں ،

ربع مسکون بطلیموس نے دو خطوں کے تقاطع سے روے زمین کے چار برابر حصے کئے تھے، ایک خطۂ قطب جنوبی سے قطب شمالی تک فرض کیا تھا ، اور دوسرا زمین کے بیچ سے آفتاب کے بالمقابل پہلے خط کو کاٹتا ہوا (اس کو خط استوا کہتے ہیں) وسط افریقہ سے گذرتا ہے، اس طرح دو خطوں کے تقاطع سے زمین کے چار فرضی حصے ہوئے، دو شمالی ، دو جنوبی ، اور خط استوا ، ان دونوں شمالی اور ان دونوں جنوبی حصوں کے بیچ سے گذرتا ہے، بطلیموس کی رائے یہ ہے، کہ انسانی آبادی روے زمین کے ان چار حصوں میں سے صرف ایک شمالی حصہ میں ہے، اسی کو اصطلاح میں ربع مسکون کہتے ہیں ، یعنی چوتھائی حصہ (ربع) جو آباد ہے (مسکون) باقی تین چوتھائی حصے زیادہ تر سمندروں میں غرق ہیں، اور کچھ گرمی اور سردی کی غیر معتدل شدت کے سبب سکونت کے قابل نہیں ،

مسلمانوں نے شروع میں بطلیموس کے اس نظریہ کو بعینہ تسلیم کیا ، لیکن بہت جلد وہ اس پر شکوک اور اعتراضات وارد کرنے لگے، بطلیموس کے حامیوں نے اس کی رائے کی صحت پر فلسفیانہ اور طبعی دلائل گڑھ کر کھڑے کئے، مگر دوسروں نے ان کو توڑ دیا ، اور ایک مدت تک یہ مناظرہ گرم رہا ، بیرونی ، ابن رشد، طوسی ، قطب شیرازی ، شریف جرجانی، برجندی،

توشحبی ، اور چغمنی کی تصنیفات میں زمین کی ہئیت کے باب میں یہ بحثیں مذکور ہیں ، یہاں مثال کے لئے نصیر طوسی المتوفی سنہ ٦٧٢ھ کے تذکرہ اور اس کی شرح توضیح التذکرہ مولفہ نظام اعرج (تالیف سنہ ٧١١ھ) اور اس کے حاشیہ سے کچھ عبارتیں نقل کرتا ہوں ،

و هذا التقسیم غیر صحیح فاسد ایضاً لانا ما راینا لهم فی هذه المقدمة شبهةً فضلا من حجةٍ فعلیٰ هذا یحتمل ان یکون فی الارباع الباقیة عمارات کثیرة لم یصل الینا خبرهم لما بیننا و بینهم من البحار المفرقة و الجبال الشاهقة ،

(نسخۂ قلمی دارالمصنفین)

یہ تقسیم صحیح نہیں ، غلط ہے ، اس لئے کہ ان کے دعوی کے ثبوت میں کوئی شبہ بھی میں نے نہیں پایا ، چہ جائیکہ کوئی دلیل ان کے پاس ہو ، اس بنا پر یہ بالکل ممکن ہے کہ زمین کی باقی چوتھائیوں میں بہت سی آبادیاں ہوں جنکی خبر ہم تک اس لئے نہیں پہنچی ، کہ ہمارے اور انکے درمیان جدا کر دینے والے سمندر اور بڑے بڑے پہاڑ ہوں ،

اسی طرح جنوبی حصہ میں آفتاب کی شدت گرمی کے سبب سے عدم آبادی کا جو پرانا نظریہ تھا اس پر بھی ضرب کاری لگائی اور کہا :

لجواز ان یکون مسکونا و لا یصل الینا خبرهم للبحار العظیمة الشامخة الشاهقة المانعتان من ان یصل خبرهم (کتاب مذکور)

اس امکان کے سبب سے کہ وہ بھی آباد ہوں اور ہم تک انکی خبر اس لئے نہ پہنچی ہو کہ بڑے بڑے دریا اور پہاڑ بیچ میں حائل ہوں جو انکے حالات ہم تک پہنچنے سے مانع ہوں ،

آخر میں اس نظریہ کی کہ صرف «ربع مسکون» ہی کیوں کھلا ہوا

ہے، اعتراض اور جواب کے بعد بظاہر کوئی سنجیدہ دلیل نہ پا کر کہا:

و بالجملة لیس لانکشاف هذا القدر المذکور من الارض ای الربع المسکون الشمالی سبب معلوم غیر العنایة الالهیة والا لما فضل احد الربعین الشمالیین بها ای بالعمارة والسکنی دون الآخر مع تساوی ارتفاعهما بالقیاس الی السماویات
(کتاب مذکور)

حاصل یہ کہ زمین کے شمالی چوتھائی حصہ کے صرف کھلے ہونے کا سوائے عنایت الٰہی کے کوئی سبب معلوم نہیں، ورنہ کوئی دلیل اس پر نہیں، کہ کیوں ایک ہی شمالی چوتھائی حصۂ آبادی اور رہنے کے لائق ہو، اور دوسرا نہ ہو، حالانکہ اس کے سب حصوں کی وضع (پوزیشن) فلکیات کی نسبت سے برابر ہے،

شارح نے اس «عنایت الٰہی» کے نظریہ کو بھی تسلیم نہیں کیا، اور کہا کہ ممکن ہے کہ عنایت نے دوسرے ربع شمالی میں بھی آبادی رکھی ہو،

لجواز ان یکون الربع الآخر مسکوناً معموراً ولم یصل الینا خبرهم
(کتاب مذکور)

اس کا پورا امکان ہے، کہ دوسرا چوتھائی حصہ بھی معمور اور آباد ہو اور وہاں کے رہنے والوں کا حال ہم کو معلوم نہ ہو،

اس بحث سے اندازہ ہوگا کہ اس پرانی دنیا کے علاوہ دوسری دنیا کا نظریہ مسلمانوں نے علمی استدلال کے طریقہ سے سمجھا تھا، اور یونانی نظریہ ربع مسکون کی کوئی طبعی اور فلسفیانہ توجیہ ان کی سمجھ میں نہیں آئی تھی، نویں صدی ہجری کے وسط میں قاضی زادہ رومی نے محمود چغمنی المتوفی، سنہ ٧٤٥ھ ۔ سنہ ١٣٤٤ھ کی ملحض کی شرح میں

جس کو اس نے رصد خانۂ سمرقند کے بانی سلطان الغ بیگ کے نام سے لکھا ہے، کہا ہے :

وسائر الارباع خراب ظاہراً و الا نوصل خبرهم الينا غالباً و يحتمل ان يكون بيننا و بينهم بحار مفرقة و جبال شاهقة و بواد بعيدة تمنع وصول الخبر الينا غير ان احد الربعين الجنوبيين قد حكى فيه قليلاً من العمارة (صفحه ١١٤ مطبوعه سنه ١٢٧١ه لکھنؤ)	اور باقی تین چوتھائی زمین بظاہر غیر آباد ہے کہ اگر غیر آباد ہوتی، تو غالباً اس کا حال ہم تک پہنچتا، اور یہ بھی ہو سکتا ہے کہ ہمارے اور وہاں کے باشندوں کے درمیان بڑے سمندر، پہاڑ اور دور دراز صحرا ایسے ہوں جو ان کی خبر ہم تک پہنچنے میں حائل ہوں، لیکن یہ بیان کیا گیا ہے کہ ایک جنوبی چوتھائی حصہ میں تھوڑی آبادی ہے،

اگر ایک ہی شمالی چوتھائی آباد ہے، تو پھر یہ مسئلہ مشتبہ رہا، کہ دو شمالی رخوں میں سے کون آباد ہے، فوقانی یا تحتانی، چونکہ ربع مسکون ہی کے مسئلہ کو مسلمان مشتبہ سمجھ گئے تھے، اس لئے وہ اس کی علت بتانے میں بھی پس و پیش کرتے تھے، اس لئے انھوں نے صحیح طور سے یہ کہا کہ نیچے اور اوپر کی بحث اس لئے فضول ہے، کہ ہر ایک دوسرے کی نسبت سے نیچے اور اوپر ہے، تصریح کے شارح امام الدین لاہوری نے حاشیہ کی یہ عبارت نقل کی ہے :

ان فی تعیین هذا الربع تعسراً بل تعذر لان لوقیل هذا هوالربع الفرقانی لصدق علی الآخر (صفحه ٥٥)	اس چوتھائی زمین کی تعین مشکل ہے، بلکہ محال ہے، کیونکہ اگر یہ کہا جائے، کہ وہ فوقانی ربع

ہے ، تو یہ فوقانی ہونا تو دوسرے کو بھی کہہ سکتے ہیں ،

اسی کی شرح میں عصمت اللہ سہارنپوری نے کہا ہے ،

لان کل منہما فوقانی بالنسبة الی من علیہ

کیونکہ ان میں سے ہر ایک اپنے اوپر کی نسبت سے فوقانی ہے ،

اس کے بعد تصریح کی عبارت حسب تحریر ملا عصمت اللہ حسب ذیل ہے ،

والحاصل انہ لیس ہنا علامة یمتاز احدہما عن الآخر و لذالک نراہم یہمبون الکلام و یقولون المعمور احد الربعین

(باب ملا عصمت اللہ صفحہ ۸۹)

حاصل یہ کہ کوئی علامت ایسی نہیں ہے ، جس سے ایک حصہ دوسرے سے ممتاز ہو سکے ، اس لئے ہم دیکھتے ہیں ، کہ اہل ہیئت اس مقام پر مشتبہ طریقہ سے یہ کہدیتے ہیں ، کہ شمالی ربعوں میں سے ایک آباد ہے ،

ملا عصمت اللہ اور امام الدین بعد کے لوگ ہیں ، لیکن انہوں نے جو کچھ لکھا ہے ، وہ اگلوں کی نقل ہے ،

ابن خلدون مغربی المتوفی سنہ ۸۰۸ھ نے مقدمہ میں ربع مسکون کے نظریہ کی تشریح کے بعد لکھا ہے .

> اور یہیں سے حکماء نے یہ اخذ کیا ہے ، کہ خط استواء اور جو اس کے پیچھے ہے ، آبادی سے خالی ہے ، اور ان حکماء پر یہ اعتراض کیا گیا ہے ، کہ یہ مقام تو مشاہدہ اور سیاحوں کے متواتر بیانات سے ثابت ہے ، کہ آباد ہے ، تو پھر اس دعوی پر دلیل کیسے قائم ہوگی . (یعنی

> دعویٰ ہی غلط ہے.)

پھر قدیم حکماء کی طرف سے یہ بات بنائی ہے.

> بظاہر حکماء کا مقصد یہ نہیں ہے کہ خط استوا کے پیچھے آبادی بالکل محال ہے، جب کہ ان کے استدلال نے ان کو یہاںتک پہنچایا ہے کہ وہاں گرمی کی شدت کے سبب سے پیدایش کا فساد قوی ہے، اور اس لئے آبادی اس میں محال ہے، یا بہت کم ممکن ہے، اور وہ ایسا ہی ہے، کیونکہ خط استوا اور جو اس کے پیچھے ہے گو اس میں آبادی ہے، جیسا کہ بیان کیا گیا ہے، مگر بہت کم ہے.

اس مسئلہ کو اس سے بہت پہلے ابن رشد المتوفی سنہ ۹۵ھ نے پیش کیا، اور کہا کہ خط استوا کے دونوں طرف جب یکساں صورت ہے، تو خط استواہ کے جنوب میں کیوں آبادی نہ ہو،

> ابن رشد نے کہا ہے، کہ خط استوا معتدل ہے، اور اس کے جنوب میں جو زمین ہے وہ ویسی ہی ہے جیسی اس کے شمال میں ہے، تو جس طرح خط استواہ کے شمال میں آبادی ہے، جنوب میں بھی ہوگی.
>
> (مقدمۂ ابن خلدون)

ابن خلدون اسی خیال کی مزید تشریح اور جواب دیتے ہوئے کہتا ہے.

> لیکن یہ کہنا کہ خط استواہ میں آبادی محال ہے، تو متواتر بیان اس کی تردید کرتا ہے. (مقدمہ ص ۴۳ مصر)

جو بات ابن رشد نے کہی وہی حسن بن احمد ہمدانی المتوفی سنہ

٣٣٤ھ - ٩٤٥ء نے جزیرۃ العرب میں کہی ہے ۔

واما ماخلف خط الاستواء الیٰ الجنوب فان طباعہ تکون علی طباع شق الشمال سواء فی جمیع احوالہ الا قدر ما ذکرنا فی کتاب سرائر الحکمۃ من اختلاف حالی الشمس فی راس اوجہا و نقطۃ حضیضہا (صفحہ ٥ لیڈن)

لیکن خط استوا کے پیچھے جنوب تک اس کی طبعی کیفیت شمال کی طبعی کیفیت کے مانند ہر چیز میں ہوگی، لیکن صرف اسی قدر اختلاف ہوگا، جس کو میں نے سرائر الحکمۃ میں لکھا ہے، یعنی آفتاب کے نقطۂ اوج اور نقطۂ حضیض میں اختلاف ہے، جو اثر پیدا ہوتا ہے ۔

اس کے بعد لکھا ہے کہ بحر اعظم کی موج و طغیانی کی شدت کے سبب سے ادھر جنوبی سمت (یعنی جنوبی افریقہ میں) سمندر کی طرف سے جانے کی کسی کو ہمت نہیں پڑتی ۔

ہمدانی نے آفتاب کے نقطۂ اوج و حضیض کا جو فرق پیدا کیا تھا، نصیر الدین طوسی المتوفی سنہ ٦٧٢ھ نے اس کو کمزور ثابت کیا اور کہا:

فمن البعید ان یبلغ تاثیرہا الی حد یصیر احد موضعین متساویین فی الوضع مسکونا والآخر غیر مسکون (تقویم البلدان ابو الفداء صفحہ ٥ پیرس)

یہ دور از قیاس ہے کہ آفتاب کی تاثیر اس حد تک پہنچ جائے کہ دو مقام جو وضع (پوزیشن) میں یکساں ہوں، ان میں سے ایک آباد ہو اور دوسرا غیر آباد ہو،

ادھر علماء تو اس مناظرہ میں مصروف رہے، کہ وہاں آبادی ہے یا نہیں، یا عقلاً ہوسکتی ہے، یا نہیں، اور ادھر کے کم پڑھے لکھے سیاح اور جہازراں خط استواء کو پار کرکے افریقہ کی ہر سمت میں تیر گئے،

جنوبی حصہ میں افریقہ کا جہاں تک تعلق ہے، عرب تاجر اور سیاح اس کے گوشہ گوشہ سے واقف ہو چکے تھے، جہاں جہاں موجودہ زمانہ میں اہل یورپ پہنچے، مسافران عرب کے نشان قدم برابر پائے. عملی عربی سیاح اور جہازراں خط استواء کو پار کر کے افریقہ کے ایک ایک کونہ اور گوشہ میں پہنچے اور خط استواء سے نیچے راس الرجاء الصالح (گڈھوپ) تک سب چھان مارا، چنانچہ ابو عبد اللہ البکری کی صفة الافریقہ والمغرب، ابن بطوطہ کے سفرنامہ کے آخری ابواب اور ابن خلدون کے مقدمہ اور تاریخ میں ان کے حالات موجود ہیں، لیکن اصلی باشندوں نے توحش اور جہالت اور حیوانیت کے سبب سے ان کی طرف زیادہ توجہ نہیں کی،

ابن خلدون جنوبی افریقہ کے بعض مقامات ملار، تکردر، غانہ اور سلطنت مالی کا نام لے کر کہتا ہے،

> اور آج کے زمانہ میں یہ پوری سر زمین سوڈانی قوم کی مملکت میں شامل ہے، اور ان کے ملک تک مراکش کے سوداگر جاتے ہیں ۰۰۰۰ اور ان کے پیچھے جنوب میں کوئی قابل ذکر آبادی نہیں، ہاں کچھ آدم صورت انسان ہیں جو انسانوں کے مقابلہ میں جانوروں سے زیادہ قریب ہیں، وہ صحراؤں اور غاروں میں رہتے ہیں، اور گھاس اور غلہ بن پکائے کھاتے ہیں، اور ان میں ایک دوسرے کو کھا جاتے ہیں، وہ انسانوں کے شمار میں نہیں، (مقدمہ ص ٤٥ مصر)

مشرقی افریقہ تو عربوں کا وطن ہو گیا، زنجبار پر وہ قابض تھے، اور سواحل میں مدگاسکر (قنبلو) کے مقابل تک ان کا بحری گذرگاہ تھا، مغربی افریقہ گائنا (غانہ) میں ان کی نو آبادی تھی. شمالی افریقہ تو ان کی عظیم الشان سلطنتوں کا مرکز ہے، اور آج تک وہ اس پر قابض ہیں، اور جنوبی افریقہ

کے حیوان نما انسانوں کا حال ابھی پڑھ چکے، لیکن انھوں نے محنت کر کے ان میں سے اکثر جانوروں کو انسان بنایا، اور کچھ کو ان کے جانشین اہل فرنگ نے بعد کو انسان بنایا، اور باقی آج بھی جانور ہیں، الغرض:

> «افریقہ کی ہر سمت میں عرب تاجر اور نو آباد پھیل گئے تھے، کانگو، زولو، کفر دریا (الکفرہ) میں وہ آباد تھے، اور ان کے قدیم آثار موجود ہیں، سنہ ۱۹۰۳ع میں روڈیشیا شمالی ٹرانسوال میں ایک عرب کی قبر ملی ہے، جس میں مرنے والے کا نام سلام اور تاریخ وفات سنہ ۹۵ھ-۷۱٤ء کھدی ہے، اسی طرح اہل جرمنی نے چند سال ہوئے، مشرقی افریقہ کے اندرونی علاقہ میں قدیم شہر نوکامو میں وانگا کے قریب قدیم عربی کتابیں پائیں، جن کو وہ برلن عجائب خانہ لے گئے، «پرتگالیوں کی تاریخ میں ہے، کہ جب ان کے جہازات جنوبی مشرقی سواحلی افریقہ گڈہوپ، اور نٹال کے درمیان سفر کر رہے تھے، تو انھوں نے عربوں کو پایا، جن کے جہازات سے ساحل بھرا ہوا تھا، اور کفر دریا کے ملک سے بہت سا سونا اپنے جہازوں میں لاد چکے، تھے، تاکہ وہ اپنے ملکوں کو لے جائیں[1]،

مغربی افریقہ میں نائیجریا کا وسیع خطہ عربوں کی نو آبادیوں کا مرکز تھا، اور ہے، یہاں پر خصوصیت کے ساتھ ہم کو مغربی افریقہ کے ایک گوشہ سے جس کو عرب غانہ اور اہل یورپ گائنا (GUINEA) کہتے ہیں، بحث ہے، اور جو قدیم زمانہ سے سونے کی سر زمین ہے،

---

[1] یہ دونوں اقتباس مقتطف مصر اگست سنہ ۱۵ع کے مضمون الرحلات الافریقیہ القدیمہ سے ماخوذ ہیں،

غانه

اہل عرب اس سونے کی سر زمین تک بہت پہلے پہنچ چکے تھے، عربی جغرافیوں میں اس کا نام بار بار آیا ہے، اور عجیب بات یہ ہے کہ ہر قوم میں اس ملک کا نام ہی سونا ہوگیا ہے، عربی میں خالص سونے کو تبر کہتے ہیں، یہی تبر اس کا عربوں میں نام ہے، چنانچہ یاقوت نے معجم البلدان میں غانه کا حال غانه سے زیادہ تبر میں لکھا ہے، یہ گائنا یورپ میں جا کر گنی کی صورت میں سونے کی اشرفی بن گئی،

گائنا خط استواء کے جنوب میں مغربی افریقہ کے اس ساحل پر واقع ہے، جہاں سے جنوبی امریکہ اور پرانی دنیا کا ایک طرح سے محاذ پڑتا ہے، اس لئے اس موقع پر اس کی خاص اہمیت ہے،

اہل عرب گائنا کب پہونچے اس کی صحیح تاریخ معلوم نہیں، لیکن قیاس ہے کہ دوسری صدی میں مصر اور نوبہ اور بجہ وغیرہ افریقی قبیلے یہاں کے سونے کا خراج مصر میں ادا کرتے تھے، اور وہاں مسلمان عمال اور مزدور آباد ہوچکے تھے[1]، پانچویں صدی ہجری کے اندلسی جغرافیہ نویس ابو عبید عبد اللہ البکری المتوفی سنه ٤٨٧ ھ مطابق سنه ١٠٩٧ء نے کتاب المسالک والممالک کے حصۂ افریقہ «کتاب المغرب فی ذکر بلاد افریقہ والمغرب» میں گائنا کا، وہاں کے قبائل کا، ان کے بادشاہ کا اور اس کی سلطنت کا پورا حال لکھا ہے، اور وہاں کے مسلمانوں کی سکونت اور آمد و رفت کی اطلاع دی ہے، یہ حالات مصنف نے سنه ٤٦٠ میں لکھے ہیں، شہر غانه کے دو حصے تھے، ایک میں مسلمان رہتے تھے، جس میں بارہ مسجدیں تھیں، ایک جامع مسجد تھی، ان مسجدوں میں امام و موذن اور علماء و فقہا سکونت پذیر تھے، دوسرے میں بادشاہ اور اس کے ارباب حکومت رہتے تھے، بادشاہی عمارت کے پاس بھی ایک مسجد بنی تھی، جس میں وہ لوگ فریضۂ نماز ادا کرتے تھے، جو

---

[1] طبری واقعات سنه ٢٣٥ ھ

بادشاہ کے پاس آتے تھے، ملک کے دوسرے حصہ میں بھی مسلمانوں کی آبادیاں تھیں، بادشاہ اور اس کے قبیلہ کے لوگ اس وقت تک بت پرست تھے، لیکن مسلمانوں کی پوری عزت کرتے تھے؛ لیکن اسی زمانہ میں بادشاہ نے ایک مسلمان کی تبلیغ سے اسلام قبول کرلیا، وہاں ایک ایسی عرب قوم بھی آباد تھی، جو بنوامیہ کے زمانہ میں فوج کی حیثیت سے آئی تھی، اور یہیں رہ پڑی، بعد کو وہ اپنا مذہب بھی بھول گئی[1]،

اس بیان سے معلوم ہوا کہ عرب یہاں بنوامیہ ہی کے زمانہ میں یعنی پہلی صدی ہجری کے آخر یا دوسری صدی کے شروع میں پہنچ چکے تھے،

چھٹی صدی ہجری میں غرناطہ کے ابو حامد اندلسی المتوفی سنہ ٥٩٥ نے جو اسپین سے لیکر چین تک سیاحت کرچکا تھا، اور بغداد میں اقامت گزین ہوگیا تھا، تحفة الالباب کے نام سے جغرافیہ اور عجائب عالم پر ایک کتاب لکھی ہے، اس میں وہ غانہ کے متعلق لکھتا ہے:

وبلادهم سمايلي المغرب الاعلى المتصل بطنجه ممتد اعلى بحر الظلمات[2]،	انکا ملک مراکش کے اس حصہ سے جو طنجہ سے ملا ہے اور بحر ظلمات (انطلانتک) کے سواحل پر پھیلا ہے، متصل ہے،

ابو حامد کا یہ بیان بہت مبہم ہے، مراکش شمال میں ہے اور غانہ اس کے جنوب میں، اور دونوں کے بیچ میں صحرائے افریقہ ہے؛ لیکن اس سے معلوم ہوتا ہے، کہ وہ اس سے واقف تھا، بہرحال اس کے زمانہ میں ان اطراف کے پانچ قبیلے مسلمان ہوچکے تھے، جن میں ایک غانہ کا قبیلہ تھا،

---

[1] کتاب المغرب فی صفة افریقه و بلاد المغرب صفحات ١٧٤ و ١٧٥ و ١٧٨ و ١٧٩ مطبوعہ الجزائر سنہ ١٩١١ء ۔ [2] تحفة الالباب صفحات ٤١ و ٤٢ پیرس،

> ان کے بادشاہوں میں پانچ قبیلے جیسا کہ بیان کیا جاتا ہے، مسلمان ہوگئے، ان میں سے قریب تر غانہ ہے، جس کی ریگ میں خالص سونا پیدا ہوتا ہے، اور ان کے یہاں سونا بہت ہے، (صفحہ ٤١ و ٤٢ پیرس)

اس کے بعد ادریسی مراکشی المتوفی سنہ ٥٦٠ نے سسلی میں بیٹھکر شاہ سسلی کے حکم سے جغرافیہ کی مشہور کتاب نزہۃ المشتاق فی اختراق الآفاق لکھی، اس میں غانہ کے حال ہیں جیسا کہ ابن خلدون نے نقل کیا ہے، لکھا ہے کہ غانہ میں علوی سادات کی سلطنت ہے،

> گنی میں جیسا کہ کہا گیا ہے، بنی صالح نام علویوں کی سلطنت اور حکومت ہے، زجاء کی کتاب کے مصنف (ادریسی) نے کہا ہے کہ اس کے بانی کا نام صالح بن عبد اللہ بن حسن بن حسین ہے،

ابن خلدون کہتا ہے کہ عبد اللہ بن حسن کی اولاد میں صالح نام کوئی شخص معروف نہیں ہے، بہرحال ابن خلدون المتوفی سنہ ٨٠٨ھ کے زمانہ میں غانہ کا ملک سلطان مالی کے زیر حکومت تھا[1]۔

مشہور سیاح ابن بطوطہ جو اسی زمانہ میں تھا وہ اسی سلطان کے زمانہ میں غانہ پہنچا تھا، اس سلطان اور اس کی مملکت اور قوم کے حالات اس نے اپنے سفر نامہ کے خاتمہ میں بیان کئے ہیں، یہ لوگ دیندار مسلمان تھے، اور عربی زبان افریقہ کے دوسرے حصوں کی طرح یہاں بھی سرکاری و مذہبی دونوں حیثیتوں سے رواج پذیر تھی یہیں سے ابن بطوطہ سلطان مراکش کی دعوت پر تمام دنیا کا چکر لگاکر اپنے ملک میں واپس گیا ہے[2]،

---

[1] مقدمہ ابن خلدون صفحہ ٤٦ . مصر، ذکر اقلیم اول [2] سفر نامہ ابن بطوطہ آخری باب،

ابو عبید بکری اندلسی، ابو حامد غرناطی، یاقوت رومی جغرافیہ کی ان تینوں کتابوں میں غانہ کی سونے کی بڑی بڑی داستانیں ہیں کہ کس طرح عرب تاجر مراکش اور مغرب سے اونٹوں پر لادکر نمک اور دوسرے معمولی سامان لے جاتے ہیں اور وہاں سے سونا بھرکر واپس لاتے ہیں، اس داستان کو یہاں زیادہ طول دینے کی ضرورت نہیں، مگر اس کو یاد رکھنا چاہیئے کہ آخری نتیجہ میں یہ بات کام آئے گی،

شمالی روس اور بحر بیرنگ جنوب سے اب شمال کا رخ کیجئے، عرب چوتھی صدی کے شروع میں خلیفہ مقتدر باللہ کی خلافت میں انتہائی شمالی روس تک پہنچ چکے تھے، جہاں رات صرف چار گھنٹوں کی ہوتی ہے، وہاں کا بادشاہ مسلمان ہوگیا تھا، اور خلیفہ سے خواہش کی تھی کہ اس کی اور اس کی قوم کی تعلیم کے لئے کچھ لوگ بھیجے جائیں، خلیفہ نے ابن فضلان کی سرکردگی میں ایک وفد وہاں روانہ کیا، وہ آذربائیجان ہوکر نہر اتل یعنی والگا طے کرکے انتہائی شمالی روس کے قدیم شہر بلغار میں پہنچا، اور کچھ روز رہ کر وہاں سے واپس آیا، اس پورے سفر کی روداد اس وقت بھی مختصر طور سے معجم البلدان کے الفاظ بلغار اور روس میں درج ہے، آٹھویں صدی میں ابن بطوطہ شمالی روس کے اس سرے پر پہنچا تھا، جس کے آگے شمالی قطب کی برف پوش زمین تھی اور جہاں بقول ابن بطوطہ برف پر چلنے کے لئے کتوں کی گاڑیوں کی ضرورت تھی، اور یہ کتے بہت بیش قیمت تھے، اس وجہ سے ابن بطوطہ آگے نہ بڑھا[1] یہ وہی سواری ہے جس سے آجکل کے بہادر بھی قطب شمالی کی سرزمین کو طے کرتے ہیں،

روس کے انتہائی شمال پر دریائے بیرنگ ہے، اس کا ذکر بیرونی،

---

[1] سفر نامہ ابن بطوطہ

نصیر الدین طوسی اور قطب الدین شیرازی نے کیا ہے، اور اس کا صحیح موقع بتایا ہے، بیرنگ ایشیا کی طرف آکر بحر الکاہل میں مل جاتا ہے، اور شمال کی طرف اسی آبنائے بیرنگ کی پتلی سی لکیر شمالی امریکہ (کناڈا) اور پرانی دنیا کے بیچ میں حائل ہے، مسلمانوں کا علمی قدم اس سمت میں اس پتلی لکیر تک آکر رک گیا تھا، جہاں سے شمالی امریکہ منجمد برفستان کے پردہ میں چند قدم پر رہ گیا تھا[1]،

انتہائی آبادی مسلمانوں میں علم ہئیت اور ریاضی جغرافیہ کا علم زیادہ تر یونان سے آیا تھا، خصوصاً بطلیموس کی کتاب الجغرافیہ اور مجسطی پر انہوں نے اپنی معلومات کی بنیاد کھڑی کی، بطلیموس نے خط استواء کو جو افریقہ سے گذرتا تھا، خشکی میں انتہائی آبادی قرار دیا تھا، کیونکہ اس کے خیال میں گرمی کی شدت کی وجہ سے انسانی آبادی اس کے بعد ممکن نہیں تھی، اور اسی طرح طول میں انتہائی آبادی افریقہ کے پار بحر محیط کے چند جزائر کو قرار دیا تھا، جن کو اہل عرب «جزائر خالدات» کہتے ہیں، جس کا صحیح ترجمہ «جزائر سعید» یا مبارکہ ہے، جس کو بعض اہل عرب، اہل جغرافیہ اور اہل ہئیت نے اختیار کیا ہے، اور جو اصل میں لاطینی لفظ (FORLUNATE) کا معرب ہے، اسی یونانی لفظ کو البکری نے اپنے جغرافیہ میں فرطناتس کے نام سے لکھا ہے، اس سے مقصود جزائر کنیری (CANARIS) ہیں،

عام طور سے مشرقی اہل ہئیت و جغرافیہ ان کو مفقود اور پانی میں غرق سمجھتے ہیں، مگر مغربی جغرافیہ نویس اس سے پوری طرح واقف تھے، ابو عبید عبد اللہ بن عبد العزیز البکری اندلسی المتوفی سنہ

---

[1] تقویم البلدان ص ٣٥ و تذکرۂ نصیر طوسی، تفصیل کے لئے دیکھئے «عربوں کی جہازرانی» صفحات ٩٨ تا ١٠١،

٤٨٧ ھ ۔ ١٠٩٧ء لکھتا ہے ۔

> اور بحر محیط میں طنجہ کے مقابل اور کوہ ایڈلٹ کے سامنے وہ جزیرے ہیں جن کا نام فرطناتس یعنی ہمیشہ سر سبز رہنے والے (سعیدہ) جزائر سعادات (خالدات) ہیں ، انکا یہ نام اسلئے پڑا کہ انکی پہاڑیاں قسم قسم کے میوؤں اور خوشبودار پھولوں سے معمور ہیں ، یہ میوے اور پھول لگائے بغیر خود بخود اُگتے ہیں ، انکی زمینیں گھاس کے بجائے معطر پھولوں سے آباد ہیں اور وہ بلاد بربر کے مغرب میں دریاے مذکور میں متفرق طور پر واقع ہیں[2] ،

دوسری طرف انتہائی آبادی جزیرۂ تولی کو بتاتے ہیں جس کو برطانیہ کے اطراف میں اب عام طور پر آئسلینڈ کہا جاتا ہے ،

زمین گول ہے اور جذب و کشش سے قائم ہے

اس مسئلہ سے بھی اہل عرب واقف تھے کہ زمین گول ہے اور جذب و کشش کے اصول پر قائم ہے ، کسی بیل کے سینگ یا ستون یا پہاڑ کی پشت پر یہ گیند رکھا ہوا نہیں ہے ،

ابن خردازبہ المتوفی سنہ ٣٠٠ ھ کہتا ہے :

> زمین کی شکل گول ہے ، جیسے گیند جو فضاے آسمانی میں اس طرح رکھا ہوا ہے جیسے انڈے کے اندر زردی اور ہلکی ہوا (نسیم) زمین کے چاروں طرف ہے ، اور وہ چاروں طرف سے کشش کررہی ہے ، آسمان تک ، اسی طرح مخلوقات کے اجسام زمین پر ہیں کہ وہی نسیم ان کے بدنوں میں جو ہلکاپن ہے ، اس کو کشش کرتی ہے ، اور زمین اس کے ثقل کو کھینچتی

---

[2] المغرب فی ذکر بلاد افریقیہ للبکری صفحہ ١٠٩ الجیریا ،

ہے کیونکہ زمین مثل اس پتھر کے ہے جس کو لوہا کھینچتا ہے، (یعنی مقناطیس) [1]۔

اس عبارت میں زمین کی گولائی اور جذب و کشش کے علاوہ جس حقیقت کو نسیم جیسی ہلکی پھلکی ہوا سے ادا کیا گیا ہے، آج آپ اس کو بے تکلف «ایتھر» کہتے ہیں، نویں صدی کے آخر کا عرب جہازراں ابن ماجد مقناطیس کے بیان میں کہتا ہے،

وقیل ان السبع السمٰوٰات و الارض	اور کہا گیا ہے کہ ساتوں آسمان
معلقات بمقناطیس القدرۃ	اور زمین قدرت کے مقناطیس
(کتاب الفوائد صفحہ ٦ پیرس)	سے معلق ہے ،

جذب و کشش کے مسئلہ کو اہل جغرافیہ کے علاوہ دوسرے حکمائے اسلام نے بھی بیان کیا ہے، مگر اس وقت ہمیں اس سے بحث نہیں زمین کو گول تو تمام حکمائے اسلام نے تسلیم کیا مگر مجھے اس دعویٰ پر وہ استدلال پیش کرنا ہے، جو اہل جغرافیہ کے قلم سے نکلا ہے، ابن رستہ (سنہ ٢٧٧) تیسری صدی ہجری میں تھا، وہ زمین کے گول ہونے پر ستاروں کے طلوع و غروب اور ظہور و خفا سے اس طرح محققانہ بحث کرتا ہے،

> تمام اہل علم نے اس پر اتفاق کیا ہے کہ زمین اپنے تمام اجزاء کے ساتھ خشکی و تری کی گیند کی طرح ہے اور دلیل یہ ہے کہ سورج چاند اور کل ستاروں کا طلوع و غروب زمین کے تمام کناروں میں ایک وقت نہیں ہوتا، بلکہ مشرقی مقامات میں ان کا طلوع مغربی مقامات سے پہلے ہوتا ہے، اور ان کا غروب مشرقی مقامات میں، مغربی

---

[1] کتاب المسالک و الممالک صفحہ ٤ لیڈن،

> مقامات سے پہلے ہوتا ہے، اور یہ حوادث فلکی سے ظاہر ہے جو آسمان میں ہوتے ہیں، تو ایک ہی حادثہ زمین کے تمام اطراف میں مختلف مقامات میں ہوتا ہے، جیسے چندر گرہن کہ اگر ایسے دو مختلف شہروں میں ان کو رصد کیا جائے جو ایک مشرق میں ہو اور دوسرا مغرب میں تو مثلاً اگر مشرقی چندر گرہن کا وقت رات کے تیسرے گھنٹہ میں ہو تو۔۔۔۔۔۔۔۔
>
> (ابن رستہ صفحہ ۱۲)

زمین کی گولائی پر آجکل جہازوں کے اولاً مستول پھر آہستہ آہستہ بڑھتے بڑھتے پورا جہاز نظر آنے سے جو استدلال کیا جاتا ہے، اس سے بھی وہ واقف تھے، مسعودی لکھتا ہے،

> اور جہاز جب سمندر کے بیچ میں ہوگا تو دنباوند کے پہاڑ غائب ہوجائیں گے اور نظر نہیں آئیں گے۔ اور جب دریا میں سو فرسخ کے قریب رہ جائے گا تو ذرا سا پہاڑ کا سرا نظر آئیگا اور جیسے جیسے ساحل کے نزدیک ہوتے جائیں گے پہاڑ بڑا ہوتا جائے گا، اور یہ اس بات پر دلیل ہے، کہ سمندر کا پانی گول شکل پر ہے، اور یہی بحر روم میں حال ہے، یہ شام کے پہاڑ جو انطاکیہ اور لاذقیہ اور طرابلس اور جزائر سائپرس کے ساحل پر ہیں، کہ جہاز میں نگاہوں سے پوشیدہ رہتے ہیں، اور ساحل کے قریب آتے ہوئے آہستہ آہستہ نظر آتے ہیں،
>
> (مروج الذہب ۱ صفحہ ۱۹۵ پیرس)

ابوبکر ابن الفقیہ ہمدانی (سنہ ۲۹۰ھ) اپنے جغرافیہ کتاب البلدان

میں لکھتا ہے :

> کہتے ہیں کہ سمندر بھی گول ہے اور دلیل اسکی یہ ہے کہ جب تم ساحل سے بیچ سمندر میں چلے جاؤ تو ساحل کے پہاڑ اور درخت آہستہ آہستہ تمہاری نظر سے غائب ہونے لگیں گے، پھر جب تم بیچ سمندر سے ساحل کی طرف آؤ تو وہ آہستہ آہستہ پھر دکھائی دینے لگیں گے۔
>
> (صفحہ ۱۵۳ لیڈن)

یہ دلیل بعینہ وہی ہے جو آج بھی زمین کی گولائی پر عام طور سے پیش کیجاتی ہے،

زمین کے فوقانی اور تحتانی حصے اور رات اور دن

ہر چند کہ یہ مسئلہ عربی علم ہیئت میں آفتاب کے دور اور حرکت کے سلسلہ میں عام طور سے مذکور ہے، لیکن زمین کے تحتانی اور فوقانی حصوں کے تخصیص کے ساتھ ذکر کرنے میں بے توجہی کی گئی ہے، لیکن اس سے یہ نہ سمجھنا چاہیے کہ مسلمان اس مسئلہ ہی سے واقف نہ تھے، تیسری صدی ہجری کا مصنف ابن رستہ اپنی کتاب الاعلاق النفیسہ کے مقدمہ میں شب و روز کے ۲٤ گھنٹوں اور جاڑا گرمی میں روز و شب کے گھٹنے اور بڑھنے کا ذکر کرکے کہتا ہے :

لان نصف الارض ابد انہار مضی و نصفہا لیل مظلم یدوران علیہا، (ص ۹ لیڈن)	کیونکہ نصف زمین میں ہمیشہ دن رہتا ہے اور دوسرے نصف میں اندھیری رات اور یہ شب و روز اس زمین پر گردش میں ہیں،

چوتھی صدی کے آغاز کا مصنف مسعودی مروج الذہب میں اس کی تشریح ان الفاظ میں کرتا ہے :

> زمین کی آبادی کا آغاز جزائر خالدات سے شمار کرتے ہیں،

جو مغربی بحر اوقیانوس میں واقع ہے، یہ چھ آباد جزیرے ہیں، اور آبادی کی انتہا چین کی انتہائی آبادی پر ہے، ان دونوں کے درمیان ۱۲ گھنٹوں کی مسافت ہے، اس سے معلوم ہوتا ہوا کہ آفتاب جب چین کے انتہائی حصہ میں ڈوبے گا تو ان جزیروں میں رات ہوگی، تو اقصاے چین میں دن ہوگا اور یہ زمین کا نصف دائرہ ہے، اور وہی آبادی کا طول ہے جس سے وہ واقف ہوئے ہیں،

(جلد ۱ ص ۱۸۰ پیرس)

کرہ ارض کی دوسری جانب آبادی ربع مسکون کا نظریہ ٹوٹ جانے کے بعد کرۂ ارض کی دوسری جانب آبادی کا تخیل بہت قریب ہوگیا، یہ تخیل قدیم سے قدیم تیسری صدی ہجری کے عرب جغرافیہ نویسوں میں ملا ہے،

ابن خردازبہ المتوفی سنہ ۳۰۰ھ اپنے جغرافیہ میں لکھتا ہے،

الا ان العمارة فی کرة الارض بعد	کرۂ زمین میں آبادی خط استواء
خط الاستواء اربع وعشرون درجة	کے بعد ۲۴ درجہ تک ہے، باقی
ثم الباقی قد غمره البحر الکبیر	کو بحر محیط نے ڈبو دیا ہے، تو
فخن علی الربع الشمالی من	ہم زمین کے شمالی ربع پر آباد ہیں،
الارض والربع الجنوبی خراب	اور جنوبی ربع گرمی کی شدت کے
لشدة الحرفیه والنصف الباقی	سبب سے ویران ہے، اور زمین کے
الذی تحتنا لا ساکن فیه،	دوسرے نصف میں جو ہمارے
(ص ۵ لیڈن)	نیچے ہے، کوئی آباد نہیں،

اس اقتباس کا آخری فقرہ قابل التفات ہے، کہ وہ زمین کی دوسری جانب کو کم از کم خشک اور آبادی کے قابل سمجھتا ہے گو اس کی آبادی کا اس کو کوئی علم نہیں،

اس کے بعد اسی کے ایک ہم عصر ابن رستہ (سنہ ٢٧٧ھ) کے قلم سے عجیب و غریب حقیقت تراوش ہوگئی ہے۔ وہ غلطی کے ساتھ اس قدر تسلیم کرتا ہے،

و ان الناس نزلوانی النصف الشمالی بین القبة و نبات النعش و ذالک مقسوم علی سبعة اقالیم وباقی ذالک غیر مسکون وینزل فی النصف الجنوبی من شاء الله من الخلق
(الاعلاق النفیه ابن رستہ ص٩ لیڈن)

اور آدمی نصف شمالی میں آباد ہیں، قبہ اور نبات النعش کے بیچ میں، اور وہ سات اقلیموں پر منقسم ہے اور باقی حصہ غیر آباد ہے، اور نصف جنوبی میں جس کو خدا چاہے اپنی مخلوقات سے آباد کرے۔

ابن رستہ ربع شمالی کے بجائے نصف شمالی کی آبادی کا قائل ہے، اور جنوب کی نسبت مشتبہ ہوکر کہتا ہے «وہاں اپنی خلق میں سے جس کوچاہے بسائے» یہ پیشینگوئی انکشاف امریکہ سے پوری ہوئی۔

بیرونی، نصیر طوسی، قطب الدین شیرازی اور ان کے تلامذہ کے سوال و جواب اور رد و اعتراض سے لوگوں میں یہاں تک ہمت ہوئی کہ طوالع الانظار کے مشہور مصنف اور ابن فضل الله العمری (مسالک الابصار فی ممالک الامصار کے مصنف) کے استاد ابوالثناء محمود بن ابی القاسم اصفہانی المتوفی شنہ ٧٤٩ھ و ١٣٤٨ء نے اس نظریہ کے پیش کرنے کی جراءت کی،

لا امنع ان یکون ما انکشف عنه الماء من الارض من جهتنا منکشفا من الجهته الاُخری ولا امنع ان یکون به من الحیوان و النبات و

میں اس کو ممکن سمجھتا ہوں کہ ہماری طرف زمین کا جو حصہ کھلا ہے وہ دوسری طرف سے بھی کھلا ہو، اور اس کو بھی ممکن

المعادن مثل ما عندنا او من انواع او اجناس اخری
(مسالک الابصار جلد ١ ص ٣١ مصر)

کہتا ہوں کہ اس میں بھی وہی حیوان، نباتات اور معدنیات ہوں، جیسے ہمارے حصہ میں ہیں، یا اور دوسرے قسم کے ہوں.

اس سے زیادہ تصریح اور کیا ہوگی، اسی لئے شاید ابن فضل اللہ نے ربع کے بجائے نصف ارض کو مکشوف قرار دیا،

والبحر محیط بنصف الارض احاطة متصلة دائرة به کالمنطقة دائرة به کالمنطقة لا یظهر منها الا نصفها وہو مادارت علیہ الشمس فی قوس النهار مثل بیضة مغرقة فی ماء انکشف منها ما انکشف وانغمر ما انغمر
(مسالک الابصار ص ٣٠ جلد ١)

اور پانی نصف زمین کو چاروں طرف سے کمر بند کی طرح گھیرے ہوئے ہے، زمین کا آدھا ہی حصہ کھلا ہے، اور یہ وہی ہے جس پر آفتاب دائرۃ النہار میں پھرتا ہے، اس کی مثال اس انڈے کی ہے، جو پانی میں ڈوبا ہو، تو اس سے کھل جاتا ہے، جو کھل جاتا ہے، اور ڈوب جاتا ہے جو ڈوب جاتا ہے.

لیکن اس سلسلہ میں صحیح بات وہ ہے، جو بیرونی نے اس سے تین سو برس پیشتر کی تھی، کہ اس قسم کے امور استدلال نہیں بلکہ مشاہدہ پر مبنی ہیں،

جعلوا العمارة فی احد الربعین الشمالیین لا ان ذالک موجب امر طبعی فمزاج الهواء واحد لا یتباین و لکن امثاله من المعارف موکول

اس فن کے عالموں نے دو شمالی ربعوں میں سے ایک ربع کو آباد مانا ہے، اس لئے نہیں کہ اس کا کوئی طبعی سبب ہے، کیونکہ

الی الخیر من جانب الثقة فکان الربع دون النصف ھو ظاہر الامر والاولی بان یوخذ بہ الی ان یرد خبرہ خبر طارئ

(تقویم البلدان ابوالفداء ص ١١)

زمین کے ہر طرف ہوا کا مزاج یکساں ہے، لیکن بات یہ ہے کہ اس قسم کے معلومات کسی ثقہ کی خبر اور اطلاع پر مبنی ہوتے ہیں۔ اس لئے آباد حصہ چوتھائی ماننا بظاہر درست ہے، لیکن بہتر یہ ہے، کہ اس نظریہ کو اس وقت تک مانا جائے، جب تک کسی نئی اطلاع سے اس کی تردید نہ ہو جائے۔

ان علماء کو اپنے استدلال و جواب و سوال میں رہنے دیجئے اور آئیے دوسری طرف ان جاہل جہازرانوں کی کوششوں پر ایک نگاہ ڈالیں جو اپنی جانوں کو خطرہ میں ڈالکر بحر ظلمات کی شناوری میں مصروف ہیں،

ماوراے بحر ظلمات

عرب کے بے آب ریگستان سے اسلامی فتوحات کا جو سیلاب چھٹی صدی عیسوی کے آخر میں اٹھا تھا، وہ ساتویں صدی کے وسط میں افریقہ و مغرب اقصیٰ اور اندلس کے صحراؤں اور میدانوں سے گذر کر بحر ظلمات کے ساحل پر آکر رکا مگر بلند ہمت عرب کشور کشاؤں کی ہمت اب بھی اس فطری روک کے پاس آکر کم نہ ہوئی، مغرب اقصیٰ کے فاتح عقبہ نے بحر ظلمات کے پانی میں گھوڑا کھڑا کرکے کہا کہ «خدا وند اگر مجھے معلوم ہوتا کہ اس کے بعد بھی تیرا کوئی ملک ہے، تو میں ذوالقرنین کی طرح وہاں بھی تیری توحید کی دعوت لیکر جاتا» (المونس فی اخبار تونس ص ٢٨)

اندلس کا فاتح طارق فتح کرتا ہوا آگے بڑھتا جاتا ہے، اس کا آقا موسی اس کو روکتا ہے، وہ جواب دیتا ہے، کہ «جب تک بحر محیط کی دیوار ہمارے قدم نہ روک لے گی ہم آگے بڑھتے جائیں گے[1]»

ماوراے بحر ظلمات سفر کا تخیل عربوں اور مغربی و افریقی مسلمانوں میں ذوالقرنین کے قصہ کے سلسلہ میں پیدا ہوا، یہ کہانی اتنی پھیلی کہ علم ہئیت کی کتابوں تک میں درج ہے، کہتے ہیں، کہ ذوالقرنین نے ملک مغرب میں پہنچ کر اپنا جہاز بحر ظلمات کی تحقیق حال کے لئے روانہ کیا، وہ اس پار کے ایک جہاز کو گرفتار کرکے لے آیا، جس پر ماوراے بحر ظلمات کے کچھ باشندے سوار تھے، ذوالقرنین نے ان سے اُن کے ملک کا حال دریافت کیا، رصد گاہ مراغہ کا عالم ہئیت، شارح چغمنی اس قصہ کی طرف اشارہ کرکے کہتا ہے،

> یہ ہوسکتا ہے کہ ہمارے اور ان کے درمیان میں بڑے بڑے دریا اور اونچے اونچے پہاڑ اور صحاری حائل ہوں، جو ان کی خبر ہم تک نہیں آنے دیتے، ہاں دو جنوبی ربعوں میں سے ایک میں کچھ آبادی بیان کی جاتی ہے، اور وہ جو ذوالقرنین کے زمانہ کا قصہ بیان کیا جاتا ہے وہ بظاہر بے اصل معلوم ہوتا ہے، (مقالہ ثانیہ فی بیان الارض)

لیکن اس قسم کی کہانیوں کی تعداد روز بروز بڑھنے لگی، چنانچہ اسپین وافریقہ کے سواحل میں مغرورین و مغترین (فریب خوردہ) کے نام سے ایک جماعت ہی قائم ہوگئی جو اپنے کو مصیبتوں میں ڈال کر اس بحر محیط کے سفر کے لئے روانہ ہوتی تھی، پھر وہ اس میں فنا ہوجاتی تھی، یا کامیاب واپس آتی تھی،

---

[1] نفح الطیب ج ۱ ص ۱۱۳،

تیسری صدی کے آخر اور چوتھی صدی ہجری کے شروع (نویں صدی عیسوی کے آخر اور دسویں صدی عیسوی کے شروع) میں مسعودی اپنی مروج الذہب میں اس قسم کے واقعات کیلئے اپنی دوسری تصانیف کا حوالہ دیتا ہے ،

وقد اتینا علی ذکرہا فی کتابنا فی اخبار الزمان وفی اخبار من غرر وخاطر بنفسه ومن نجا منهم ومن تلف وما شاهدوا منه وما رأوا ،

اور ہم نے اپنی کتاب اخبار الزماں میں اور ان لوگوں کے حالات میں ان کے واقعات کو بیان کیا ہے ، جنہوں نے اپنے آپ کو فریب دیا ، اور اپنے آپ کو جوکھوں میں ڈالا ، اور ان میں سے جو بچا اور جو ہلاک ہوا ، اور انہوں نے جو دیکھا اور مشاہدہ کیا ،

اس کے بعد کہتا ہے ،

واذا منهم رجل من اہل الاندلس یقال له خشخاش وکان من فتیان قرطبة واحداثهم فجمع جماعة من احداثها ورکب بهم مراکب استعدہا فی ہذا البحر المحیط فغاب فیه مدة ثم انثنی بغنائم واسعة وخبرہ مشهور عند اہل الاندلس ،

(جلد ۱ ص ۱۵۸ پیرس)

اور ان میں اندلس کے رہنے والوں میں سے ایک شخص تھا ، جس کو خشخاش کہہ کر پکارا جاتا تھا ، وہ قرطبہ کے نوجوانوں میں سے تھا ، اس نے قرطبہ کے اور نوجوانوں کی ایک جماعت بنائی اور ان کو لیکر اُن کشتیوں میں سوار ہوا ، جن کو اس نے بحر محیط میں اس غرض کے لئے تیار رکھا تھا ، وہ ایک زمانہ تک غائب رہا ، پھر بہت سا مال غنیمت لے کر لوٹا ، اس کا واقعہ اندلس والوں میں بہت مشہور ہے ،

ادریسی المتوفی سنہ ٥٦٠ نے نزھۃ المشتاق میں اندلس کے جغرافیہ میں تین موقعوں پر ان مغرورین یعنی فریب خوردہ جہاز رانوں کا ذکر کیا ہے، (صفحات ٥٥، ١٦٥، ١٨٤) یہ بھی لکھا ہے، کہ امیر المسلمین علی بن یوسف بن تاشقین کے امیر البحر احمد بن عمر معروف بہ رقم الاذر (نقش بط) نے بحر ظلمات کے ایک جزیرہ پر فوج کشی کی تھی، مگر کامیابی کے پہلے ہی وہ مر گیا، (ص ٥٥)

ادریسی ایک موقع پر بحر ظلمات کے ذکر میں لکھتا ہے،

> اس بحر ظلمات کے پیچھے جو کچھ ہے اس کو کوئی نہیں جانتا، اور نہ کسی آدمی کو صحیح واقفیت ہے کیوں کہ اس کو عبور کرنا سخت مشکل ہے، اس کی فضا میں بڑی تاریکی اور اس کی موجیں نہایت سخت اور اسکے خطرات بہت، اور اسکے جانور خطرناک اور اس کی ہوائیں ہیجان انگیز ہیں، اس میں بہت سے جزیرے ہیں، کچھ آباد کچھ سمندر کے اندر اور کوئی جہازراں اس کو عرض میں قطع نہیں کرتا اور نہ اس میں گھستا ہے، البتہ اس کے ساحل کے طول کے کنارے کنارے اس سے لگ کر چلتا ہے، (ص ١٦٥)

اب بحر ظلمات میں یہ کون سے جزیرے ہیں، کیا امریکن جزائر ویسٹ انڈیز، نیو فاونڈ لینڈ، گرین لینڈ وغیرہ ہوسکتے ہیں، بشونہ (لسبن ساحل پرتگال) کے ذکر میں ادریسی ان فریب خوردہ جہازرانوں کا ایک دلچسپ قصہ سناتا ہے، کہتا ہے:

> «اور اسی شہر لسبن میں فریب خوردہ لوگ اس لئے بحر ظلمات میں سوار ہوئے تھے، تا کہ پتہ لگائیں کہ اس میں کیا ہے، اور کہاں جاکر ختم ہوتا ہے، شہر لسبن میں ایک پھاٹک یا گلی (درب) ہے جس کا نام فریب کھانے والوں کا درب ہے،

اور ان کا قصہ یہ ہے کہ آٹھ آدمیوں نے جو آپس میں سب چچا کے بیٹے تھے، بار برداری کا ایک جہاز بنایا، اور اس میں پانی اور توشہ اتنا رکھ لیا، جو مہینوں کے لئے کافی تھا، پھر اس جہاز میں سوار ہو کر ایک مناسب موسم میں روانہ ہوئے، گیارہ دن کے بعد ایک ایسے پانی میں پہنچے، جو سخت موجوں والا تھا، وہاں کی ہوائیں مکدر تھیں، روشنی ماند تھی، تو انہوں نے یہ سمجھ لیا، کہ اب ہلاکت قریب ہے، تو اپنے بادبانوں کو دوسرے ہاتھ کی سمت پلٹ دیا، اور سمندر میں جنوب کی طرف چلتے رہے، تو بکریوں والے ایک جزیرہ میں پہنچ گئے، وہاں بے شمار بکریاں تھیں، جن کو کوئی پکڑنے والا یا چرانے والا نہ تھا، تو وہ جزیرہ میں آئے، وہاں چشمہ ملا، اور جنگلی انجیر، انہوں نے ان بکریوں میں سے کچھ کو ذبح کیا، تو ان کا گوشت بہت ہی کڑوا نکلا، جسکو وہ نہ کھا سکے، ان کی کھالیں لے لیں، اور جنوب کی سمت میں ۱۲ دن اور چلے، ان کو ایک جزیرہ ملا، جہاں آبادی اور کھیتی تھی، تو وہ اس جزیرہ کو دیکھنے چلے، ابھی کچھ ہی دور چلے تھے، کہ چھوٹی چھوٹی کشتیوں نے ان کو گھیر لیا، اور ان کو پکڑ کر جہاز ایک ساحلی شہر کی طرف لے گئے، وہاں ایک گھر میں جا کر اتارا وہاں سرخ رنگ (اشقر) کم لیکن سیدھے بال والے لمبے قد کے آدمی دیکھے، ان کی عورتوں میں عجیب خوبصورتی تھی، تو وہ لوگ تین دن ایک گھر میں قید رہے، چوتھے دن ان کے پاس ایک آدمی آیا، جو عربی میں باتیں کرتا تھا،

تو اس نے ان کا حال دریافت کیا، اور یہ کہ کیوں آئے، اور کہاں سے آئے، اور تمہارا وطن کہاں ہے، انھوں نے اپنا پورا حال بتایا، کہ اس نے ان سے بھلائی کا وعدہ کیا، اور بتایا کہ وہ بادشاہ کا ترجمان ہے، دوسرے دن ان کو بادشاہ کے سامنے پیش کیا، اس نے ان کا حال پوچھا، تو وہی بتایا جو کل ترجمان کو بتاچکے تھے کہ وہ اس سمندر میں اس لئے گھسے تھے، کہ دیکھیں اس میں کیا کیا عجائبات ہیں، اور اس کے حالات کیا ہیں، اور اس کی حد دریافت کریں، یہ سن کر بادشاہ ہنسا، اور ترجمان کے ذریعہ سے ان کو بتایا، کہ اس کے باپ نے اپنے غلاموں کو یہ حکم دیا تھا کہ وہ سمندر کے عرض میں ایک مہینہ تک چلتے رہیں، مگر کوئی نتیجہ نہیں نکلا، اور وہ ناکام واپس آئے، پھر بادشاہ نے ترجمان سے کہا کہ ان سے بھلائی کا وعدہ کرے، اور بادشاہ کے ساتھ حسن ظن پیدا کرے، اس نے ایسا ہی کیا، پھر وہ اس قید خانہ میں لے آئے گئے، یہاں تک کہ وہ موسم آیا جب پچھوا ہوا چلتی ہے، تو ان کو ایک کشتی میں بٹھا کر اور آنکھوں پر پٹیاں باندھ کر ایک مدت سمندر میں چلاتے رہے، ان کا گمان ہے کہ تین دن تین رات وہ چلے ہوں گے، یہاں تک کہ وہ خشکی میں پہنچائے گئے، وہاں ان کی مشکیں کی گئیں، اور ساحل پر چھوڑ دئے گئے، یہاں تک کہ دن نکلا، اور روشنی ہوئی، اور ہم بندھے ہونے کے سبب سے سخت تکلیف اور بد حالی میں تھے، پھر ہم لوگوں کی آوازیں سنیں، تو چیخے، تو وہ لوگ پاس

> آئے ، اور مشکیں کھولیں، اور ہمارا حال دریافت کیا، ہم نے بتایا، یہ لوگ بربر تھے ، ان میں سے ایک نے کہا، کہ تم جانتے ہو، کہ تمھارے وطن کا یہاں سے کتنا فاصلہ ہے، انھوں نے کہا نہیں، انھوں نے کہا دو مہینہ کی مسافت ، یہ سن کر ان فریب خوردہ جہازرانوں میں سے ایک کی زبان سے وااسفیٰ (اے میرا افسوس) نکل گیا، تو اس مقام کا نام اسفیٰ پڑ گیا، اور وہ مغرب اقصیٰ کے بندرگاہ کا نام ہے[1]۔»

جزئی اغلاط اور دنوں کے انداز سے قطع نظر کر کے کیا ہم اس مقام کو جہاں تک یہ فریب خوردہ جہازراں پہنچے تھے، شمالی امریکہ کا کوئی گوشہ سمجھیں، اور سرخ رنگ کے انسان وہی تو نہیں، جن کا نام غلطی سے ریڈانڈنیس (لال ہندوستانی) رکھ دیا ہے، جو وہاں کے اصلی باشندے ہیں،

ابن خلدون المتونی سنہ ۸۰۸ع آٹھویں صدی میں بحر محیط کے ایک سفر کا حال لکھتا ہے، جس میں اہل فرنگ کے چند جہاز بحر محیط کے کسی جزیرہ میں اتفاقاً پہنچ گئے تھے، چونکہ بحر محیط کے اندر انتہا پر جزائر خالدات کے علاوہ کوئی اور نام معلوم نہ تھا، اس لئے اس کے اندر کی ہر آبادی کو اور خشکی کو جزائر خالدات کہہ دیتے تھے، چنانچہ وہ مقدمہ میں کہتا ہے،

> بحر محیط میں بہت سے جزیرے ہیں، جن میں تین بڑے اور مشہور ہیں، اور کہا جاتا ہے ، کہ وہ آباد ہیں، اور ہم کو خبر معلوم ہوئی ہے، کہ اس صدی (آٹھویں صدی ھجری چودہویں صدی عیسوی) کے بیچ میں اہل فرنگ کے چند جہاز ادھر

---

[1] نزھۃ المشتاق فی اختراق الافاق صفۃ افریقیہ و الاندلس ص ١٧٤ لائیڈن

سے گذرے ، اور انہوں نے وہاں لوٹ مار کی ۔ اور وہاں کے کچھ باشندوں کو پکڑ کر لائے ، اور مراکش کے سواحل پر ان کو بیچا ، اور وہاں سے وہ سلطان کے پاس پہنچے ، جب ان لوگوں نے عربی سیکھ لی ، تو انہوں نے اپنے جزیرہ کا حال بتایا ، کہ وہ کاشتکاری کے لئے زمین سینگ سے کھودتے ہیں ، اور ان کے یہاں لوہا نہیں ہے ، جَو کھاتے ہیں ، اور ان کے مویشی بھیڑیں ہیں ، اور لڑائی میں پتھر کے ہتھیار استعمال کرتے ہیں ، اور آفتاب کو پوجتے ہیں ، "

اس کے بعد ابن خلدون کہتا ہے ، اور صحیح کہتا ہے :

ولا یوقف علی مکان هذه الجزائر الا بالعثور لا بالقصد الیها ، (ص ٤٥)	ان جزیروں کا ٹھیک پته نہیں معلوم اتفاقاً وہ مل جاتے ہیں ، بالا ارادہ نہیں ملتے ۔

اس کی وجہ یہ بتاتا ہے کہ جہاز ہوا کا رخ جاننے ، سیاروں کی سمت معلوم کرنے اور سواحل کے بحری نقشوں کی مدد سے چلتے ہیں ،

و هذا کله مفقود فی البحر المحیط ، (ص ٤٥)	اور یہ تمام سامان بحر محیط میں مفقود ہیں ،

اسی لئے جہاز اس کے بیچ میں ہوکر نہیں چلتے کیونکہ اگر سواحل کا منظر آنکھوں سے دور ہوجائے ' تو واپس آنے کی راہ کا بہت کم پته چلتا ہے ، ساتھ ہی اس سمندر کی فضا میں اور اس کے سطح پر اتنے بخارات رہتے ہیں ، جو جہازوں کو چلنے نہیں دیتے ، اور آفتاب کی روشنی پہونچنے نہیں پاتی ، اسی لئے اس میں راہ پانا اور اس کا معلوم ہونا مشکل ہے ، (مقدمه ص ٤٥)

ان تمام قصوں کو ممکن ہے، کہ دل چسپ کہانیوں ہی کی صورت میں تسلیم کیا جاتا. لیکن آج کل امریکہ کے کولمبس کی دریافت کی جو تنقیدی تاریخیں لکھی جارہی ہیں، انھوں نے ان کہانیوں کو سنجیدہ تاریخ بنادینے کی سند پیدا کر دی ہے،

نئی تحقیقات امریکہ کے انکشاف کی جو تنقیدی تاریخیں وقتاً فوقتاً لکھی گئی ہیں، اس سے یہ ثابت ہوتا ہے، کہ نئی اور پرانی دنیا میں کولمبس سے پہلے سے تعلقات قائم تھے، ان تعلقات کی تعمیر میں کون کون قوموں نے حصہ لیا، اس کی دریافت تاریخی اور اثری ذریعوں سے اب تک کی گئی تھی، لیکن ابھی حال میں ہاورڈ یونیورسٹی کے پروفیسر لیووینر (LEOWIENER) کی کی کتاب تین جلدوں میں شائع ہوئی ہے، اس کا نام «افریقہ اور امریکہ کی دریافت ہے» اس میں نہایت واضح طور سے یہ ثابت کیا گیا ہے، کہ کولمبس امریکہ کا پہلا دریافت کرنے والا ہرگز نہیں، موصوف نے امریکہ میں پرانی آنے والی قوموں کی دریافت کا ایک نیا طریقہ اختیار کیا ہے، انھوں نے امریکہ کے پرانے باشندوں کی اصلی زبان کی فیلالوجیکل تحقیقات کے ذریعہ سے یہ پتہ لگایا ہے، کہ امریکہ کے باشندوں کی پرانی زبان وقتاً فوقتاً کن کن زبانوں سے مانوس و متاثر ہوتی رہی ہے، وینیر صاحب چھبیس انسانی زبانوں میں بآسانی گفتگو کر سکتے ہیں، اور امریکہ کی پرانی زبان کے بڑے ماہر ہیں، اس کتاب کا خلاصہ انگریزی رسالہ «ورلڈ ٹوڈے» کے فروری سنہ ٢٦ع میں چھپا تھا، جس کا عربی ترجمہ المقتطف اگست سنہ ٢٦ع میں اور اردو ترجمہ معارف اگست سنہ ١٩٢٦ع اور پھر اگست ١٩٢٧ع میں طبع ہوا،

وینیر کی تحقیقات کا حیرت انگیز نتیجہ یہ نکلا ہے، کہ امریکہ کی اصلی زبان میں انگریزی، فرانسیسی، ہسپانی اور پرتگالی زبانوں سے بہت

پہلے جس زبان کے الفاظ ہیں، وہ عربی زبان ہے، یہ الفاظ کی تحقیق کے مطابق سنہ ۱۹۲۰ع کے قریب اس میں داخل ہوئے ہیں، اور کولمبس نے امریکہ کی دریافت کا شور اس کے ٹھیک دوسو برس بعد مچایا ہے، وینیر نے کاغذی دستاویزوں سے یہ ثابت کیا ہے، کہ کولمبس سے پہلے بحر اقیانوس میں تجارتی جہازرانی ہوئی تھی، مگر تاجر و سوداگر بادشاہوں کے ڈر سے اپنی ان بحری مہموں کو چھپاتے تھے،

کولمبس کے خود ذاتی بیانات بھی حقیقت کی پردہ دری کرتے ہیں وہ امریکہ کے تیسرے سفر سے واپسی کے بعد بیان کرتا ہے، کہ اسے وہاں زنگی سوڈانی باشندوں سے سابقہ پڑا، بلکہ پہلے سفر کے بعد ہی وہ کہتا ہے کہ وہاں کے اصلی باشندوں نے اسے گنی (یعنی وہی مغربی افریقہ کے طلائی سکے جس کو ایک خاص مقدار میں تانبہ ملا کر بناتے تھے) دکھائی، «گونینس» اس وقت کی افریقہ کی زبان میں سونے کے ان ٹکڑوں کو کہتے تھے، جن کی شکل میں سونا ساحل گنی (غانہ) سے یورپ میں لایا جاتا تھا، قدرتی طور پر سونے کے یہ ٹکڑے دیکھ کر کولمبس متحیر ہوگیا، کیونکہ وہ دراصل اسی سونے، ہاتھی دانت اور قیمتی سامان کی تلاش میں یہاں تک آیا تھا. اس نے امریکہ کے باشندوں سے دریافت کیا کہ انہوں نے وہ سونا کہاں سے پایا، اس کے جواب میں انہوں نے کہا کہ «ہم نے یہ سونا کالے سوداگروں سے لیا ہے، جو جنوب مشرق سے یہاں آئے تھے» کولمبس کو گمان ہوا کہ وہ سونے کی اصلی کان بتانے سے گریز کرتے ہیں، تیسرے سفر میں اس نے پھر وہی سوال کیا، اور وہی جواب پایا، اور آخر بعد کے واقعات نے ثابت کردیا کہ پرانے امریکیوں کے جواب درست تھے، ابتدائی «گونینس» جو فرانسیسی اور پرتگالی گنی کے ساحل سے لاتے تھے، خالص سونے کے نہیں ہوتے

تھے، بلکہ غانہ والے اس میں اسی کے برابر تانبا ملا دیتے تھے، جب کولمبس کی لائی ہوئی «گونینس» کا کمیائی امتحان کیا گیا تو اس میں سونے اور تانبے کا وہی تناسب نکلا جو غانہ (گنی) کے لائے ہوئے گونینس میں تھا.

یہ طلائی ٹکڑے دراصل افریقہ ہی سے آتے تھے، ایسے ہی جو حبشی اس کو وہاں ملے وہ افریقہ ہی سے آئے ہوں گے، جہازوں کے کپتانوں کے ہر سفر سے پایا جاتا ہے، کہ ان خلاصی حبشیوں کی موجودگی ضروری تھی، وہ بطور ترجمان استعمال کئے جاتے تھے، کولمبس بھی ان میں سے چند کو پہلے سفر میں ساتھ لے گیا تھا، امریکہ جاکر اسے معلوم ہوا کہ ایسے حبشی وہاں پہلے سے موجود ہیں، یہی وہ لوگ تھے، جن کو جنوب مشرق کے سیاہ سوداگر کہا گیا تھا، انہی کے ساتھ غانہ کے سکے امریکہ پہونچے تھے، اور ان ہی کے ساتھ عربی الفاظ عربی پودے اور عربی تہذیب وہاں پہنچی،

پہلے آثار قدیمہ کے ماہروں کا تنہا بیان تھا، اور اب زبانوں کے محقق بھی ان کے ساتھ مل گئے ہیں، اور دونوں کا متفقہ دعویٰ ہے، کہ امریکہ میں عربی تہذیب کا اثر کولمبس سے بہت پہلے پایا جاتا تھا، اور ایسا معلوم ہوتا تھا، کہ نئی دنیا افریقی عربی تمدن سے بہت حد تک متاثر ہوچکی تھی،

امریکہ کی بیرونی قوموں میں دو ممتاز نام ملتے ہیں، «ازت» اور «مایہ» جو افریقہ کی عربی تہذیب کی حامل تھیں، معلوم نہیں، ان کی اصلیت کیا ہے، مگر یہ نام صحیح عربی ناموں کی تحریف معلوم ہوتی ہے، پہلا نام ازد ہے اور دوسرا نام معادیہ ہے، ازد کی نسبت پہلے ہم لکھ چکے ہیں[1]، کہ

---

[1] عربوں کی جہازرانی ص ١٤٨

یہ لوگ ابتدائے اسلام میں عمان سے افریقہ اور مڈگاسکر کے بحری جہازراں تھے، اور بہادری سے اپنے جہاز بحر بربرہ میں چلایا کرتے تھے،

بہرحال رسالہ مذکور وینیر کی تحقیق کا خلاصہ آگے ان الفاظ میں دیتا ہے:

> ازٹ اور مایہ کی تہذیبیں در اصل امریکہ میں افریقہ کی عربی تہذیب کی نقلیں تھیں، اور ان کا زمانہ سنہ ۱۱۵۰ سے ۱۲۰۰ع تک قرار دیا جاتا ہے،

ہم نے «مغرورین» کے سفر کا جو زمانہ لکھا ہے وہ اسی کے قریب قریب ہوتا ہے،

> عربی تہذیب نویں صدی عیسوی میں اپنے معراج پر تھی، اور سنہ ۱۱۰۰ء میں صحرائے اعظم کو عبور کرکے افریقہ کے مغربی منڈینگو (MINDENIGO) کا تجارتی صوبہ قائم کرچکی تھی، اسی کےمقابل میں امریکہ کا صوبہ میچوکن[1] (MICHOACAN) تھا، جو خلیج مکسیکو کے ساحل پر واقع تھا، عربی الفاظ کی آمیزش سب سے پہلے میچوکن میں پائی جاتی ہے، اور وہ الفاظ منڈینگو کی زبان میں ملتے ہیں، اور یہ امر خاص طور پر ذکر کے قابل ہے کہ یہ الفاظ ایسے ہیں، جو ایک تجارتی کارندہ یا سیاح استعمال کرتا ہے، مثلاً جادو، ادویہ، مذہب اور نظام حکومت کے متعلق،
>
> یہ نتیجہ کہ منڈینگو اور میچوکن کے درمیان آمد و رفت بھی لابدی ہے، ہر طرح تازہ تحقیقات سے اس کی تائید ہوتی ہے، ازٹ اور مایہ کی تہذیبوں کا یکلخت انحطاط اس کا ایک اور ثبوت ہے، چونکہ یہ ایک طرح کی نوخیز تہذیبیں تھیں،

---

[1] مکسیکو میں ایک ریاست بحرالکاہل (پاسفک) سے ملحق

> جس وقت ان کا اپنے اصلی مرکز سے قطع تعلق ہوگیا، ان میں تنزل آنا شروع ہوگیا، یہ امر کہ یہ تعلق صرف تجارتی تھا، اس بات سے ثابت ہوتا ہے کہ عربی تہذیب کا اثر میچوکن میں داخل ہوکر صرف تجارتی راستوں کے آس پاس ہی پایا جاتا ہے، اور یہ صرف خالص عربی کا اثر تھا،

اگر مسٹر وینیر کی ان لسانی تحقیقات کے نتائج درست ہیں تو ہم نے ان کی تصدیق کے لئے جو مقدمات گذشتہ صفحوں میں فراہم کئے ہیں وہ بھی قابل قبول ہیں،

پرانے عربوں کی امریکہ میں آبادی اس نظریہ کو سن کر لوگوں کا بجا سوال تھا کہ اگر یہاں کولمبس سے پہلے عربوں کی آمد و رفت تھی تو امریکہ میں ان کے نشانات کیوں نہیں ملتے، اور ان کی کسی نوآبادی کا پتہ یہاں کیوں نہیں لگتا، مگر خدا کی قدرت دیکھئے کہ عین اس وقت جب یہ سطریں زیر تحریر تھیں امریکہ کے عربی اخبار «الهدی» نے ایک نیا انکشاف دنیا کے سامنے پیش کیا، جس کی صدائے بازگشت سے دنیا گونج اُٹھی، اور خود ہندوستان کے اُردو اخبارات نے اس کے اقتباسات دسمبر سنہ ۱۹۳۰ء میں شائع کئے، براعظم امریکہ میں وہاں کی مہذب ریاستوں اور متمدن ملکوں کے علاوہ بہت سے ایسے پہاڑی مقامات، جنگل اور گاؤں ہیں، جہاں اس براعظم کے پرانے باشندے آباد ہیں، اور جو اب تک اپنی وہی پرانی قبائلی زندگی بسر کررہے ہیں، اور جہاں تک اب تک کسی یورپین سیاح کے قدم نہیں پہنچے ہیں، خصوصیت کے ساتھ یہ مقامات مکسیکو کے علاقہ میں زیادہ ہیں، اخبارات راوی ہیں:[1]

---

[1] المقطم دسمبر سنہ ۱۹۲۰ع و المساء مورخہ ۲۷ شعبان سنہ ۱۳۴۹ھ مطابق ۱۶ جنوری سنہ ۱۹۳۱ و پیام کلکتہ مورخہ ۲۸ دسمبر سنہ ۱۹۳۰ع

> ایک شامی عرب تاجر مکسیکو کے چاپاس اور بٹا سلا کے صوبوں میں پھیری کرکے سوداگری کا مال بیچتا تھا، حال میں اتفاقاً اس کا گذر ایک کوہستانی علاقہ میں ہوا، جہاں آمد و رفت جاری نہیں تھی، چلتے چلتے وہ ایک جنگل میں پہنچا، وہاں ایک قبیلہ دیکھا، رات ہوچکی تھی سوداگر نے اسپینی زبان میں ان جنگلی باشندوں سے شب بھر رہنے کی درخواست کی، اس کے جواب میں ایک شخص نے عربی میں کہا کہ ہم لوگ تمہاری بولی نہیں سمجھتے، عرب سوداگر اس جنگل میں عربی زبان سن کر حیرت میں آگیا اس نے ان سے عربی میں گفتگو کی اور انھوں نے کہا کہ وہ صدیوں سے اس جنگل میں آباد ہیں اور عربی کے سوا کوئی دوسری زبان نہیں جانتے،

سوداگر مذکور کا بیان ہے کہ یہ قبیلہ اب تک اپنے عربی رسم و رواج پر قائم ہے، اور خالص عرب ہے، یہ خبر مکسیکو کی حکومت کو معلوم ہوئی، تو اس نے ایک کمیشن اس عرب قبیلہ کی تحقیق حال کے لئے روانہ کیا ہے،

یہ قبیلہ چار سو برس سے زیادہ یہاں آباد ہے، اور دوسرے ہمسایہ قبیلوں سے الگ تھلگ زندگی بسر کرتا ہے،

اس خبر سے عرب جغرافیہ نویسوں کے بیانات اندلس اور پرتگال کے «مغرورین» (فریب خوردہ جہازرانوں) کی کہانیوں کی تصدیق ہوتی ہے،

اس سلسلہ کی اخیر خبر یہ ہے کہ لبنان کے عیسائی فاضل انطون یوسف بشارہ نے جنھوں نے مکسیکو میں سکونت اختیار کرلی ہے، مصر کے اخباروں میں یہ اطلاع شائع کی ہے، اور جو الفتح مصر مورخہ ۳۰ جمادی الاول سنہ

١٣٥٤ھ ص ٢٤٦ میں چھپی ہے، کہ وہ مکسیکو میں اپنی زمین واقع ریوکرسی (مکسیکو) میں کھدائی کرا رہے تھے کہ ان کو دو معدنی ٹکڑے ملے جو تحقیق کے بعد عربی سکے ثابت ہوئے، اس دریافت کا وہاں کے علمی حلقوں میں بڑا چرچا ہے،

کولمبس اور امریکہ یہ تحقیق تو الگ رہی، مشہور یوں ہی ہے کہ کولمبس پہلا شخص ہے جس نے اس نئی دنیا کو پرانی دنیا سے ملایا، مگر اس نے جو کچھ پایا اتفاقیہ پایا کہ

آگ لینے کو جائیں پیمبری مل جائے

کولمبس ہندوستان اور چین کی تلاش میں تھا، کہ امریکہ پہنچ گیا، کسی علمی استدلال سے وہ اس نتیجہ پر نہیں پہنچا، اور بقول ایک اطالوی عالم ہئیت اور مستشرق کرلونلینو کے کہ «کولمبس عربوں کی مقدار مسافت اور میل کے صحیح اندازہ کے نہ جاننے کی مبارک غلطی سے امریکہ پہنچ گیا» فاضل اطالوی عالم کی اصل عبارت عربی کا ترجمہ یہ ہے:

> لاطینی کتابوں کے عربی ترجموں کے ذریعہ سے مامون نے ایک درجہ فلکی کی پیمائش کا جو اندازہ نکالا تھا، یعنی ٥٦ ٢/٣ میل، وہ یورپ میں بھی مشہور ہوا، اور جس طرح یونانی اور سریانی کتابوں کے عربی ترجمہ کے ذریعہ سے یونانی میل کی مقدار نہ جاننے سے اہل عرب نے غلطی کی، اسی طرح چودھویں اور پندرھویں صدی میں عربی میل کی صحیح مقدار نہ سمجھنے کے سبب سے اہل یورپ غلطیوں میں مبتلا ہوگئے، ان ہی میں کرسٹوفر کولمبس امریکہ کا پتہ لگانے والا بھی تھا، اس نے ایک درجہ کے ٥٦ ٢/٣ عربی میل کو لاطینی ٥٦ ٢/٣ میل سمجھ کر مغربی یورپ اور ایشیا کے

> شرقی سواحل کی مسافت اس سے بہت کم سمجھی، جو حقیقت میں ہے، اگر یہ غلطی نہ ہوتی، تو کبھی ممکن نہ تھا کہ مغربی یورپ سے اوقیانوس میں چھوٹی کشتیوں میں بیٹھ کر صرف چند مہینوں کی خوراک لے کر چین پہنچنے کا تخیل کرتا، آخر اس سفر سے رک کر وہ اس غلطی کی بدولت امریکہ کے جدید برِاعظم میں پہنچ گیا، جس نے ایک نئی انسانی دور ترقی کا آغاز کیا، یہ غلطی کیسی مبارک تھی جس نے دنیا کو عظیم الشان فوائد سے مالامال کردیا[1]،

کولمبس اس وقت ظاہر ہوا جب اہل اسپین اندلسی عربوں سے آخری لڑائی لڑ رہے تھے، اور ان کو اپنے ملک سے نکال رہے تھے، اس کا زمانہ اسپین اور پرتگال میں گذرا، ایک معمولی سیاح سے جہازراں تک پہنچا، وہ ہئیت، جغرافیہ اور سفر نامہ کی کتابیں پڑھا کرتا تھا، ایک اسپینی خاتون سے شادی کی، اس ذریعہ سے اسپین کے ایک عیسائی خانقاہ کے جغرافیہ داں راہب سے ملا، پھر اس کا پیشہ یہ ہوگیا، کہ وہ جہاز رانوں کے لئے بحری نقشے تیار کرکے فروخت کرتا تھا، اور بحری مسافروں اور جہاز رانوں سے معلومات جمع کرتا تھا، عین اسی عربی اور اسپینی لڑائی کے زمانہ میں وہ ملکۂ اسپین سے نئے جزیرے اور نئے بحری راستوں کے لئے مدد کا طالب ہوا، اس زمانہ میں اسپین اور پرتگال کے عیسائی مورون (مسلمان عربوں) کو نہ صرف اسپین، بلکہ تمام سواحل و جزائر سے نکالنے کے لئے ہر طرف بحری بیڑے بھیج رہے تھے، سواحل بحر محیط سے لے کر کل سواحل افریقہ سے یہاں تک کہ عرب اور ہندوستان

---

[1] خطبات علم الفلک عند العرب صفحہ ۲۹۳

کے سواحل تک سے عرب جہاز رانوں کو لڑ لڑ کر نکال رہے تھے، اور ان سے بحری نقشے حاصل کرتے تھے، وہ سونے کی کان والے افریقی ساحل تک بھی گیا تھا، جہاں افریقی اور زنگی ملاح بکثرت پرتگالیوں کو ملتے تھے،

بہرحال اس زمانہ میں یورپ اور خصوصاً اسپین اور پرتگال میں علم ہئیت، ہندسہ، جغرافیہ، اور بحری سفر کے معلومات جو کچھ تھے، وہ عربی تصنیفات یا ان کے تراجم کے ذریعے تھے، جیسا کہ اس عہد کی تاریخوں میں مورخین نے بیان کیا ہے، اور اس طرح کولمبس اپنے نظریہ کی ترتیب و تکمیل میں تمامتر عربوں ہی کی تحقیقات سے مستفید ہوا،

ضمیمہ (ب)

عربوں کی جہازرانی[1] پر استدراک

از جناب ڈاکٹر محمد حمید اللہ صاحب، پی- ایچ ڈی

کم کتابیں ہوتی ہیں، جو متخصصین (ماہر فن) اور عوام دونوں کو یکساں پسند آئیں، ان خوش نصیب کتابوں میں سے ایک مولینا سید سلیمان ندوی کی تازہ تالیف «عربوں کی جہازرانی» ہے مضمون اتنا اچھوتا پھر بھی مواد اتنا زیادہ، اس کی کم توقع تھی، خاصکر طبع اول کے وقت اس کی عام پسندی کا شاید اس سے بھی اندازہ ہوسکتا ہے، کہ بعض روزناموں نے بہ اقساط پوری کتاب اپنے صفحوں میں نقل کردی، میں بھی ان «شایقین» میں سے ہونے کی عزت رکھتا ہوں، جو اس کتاب سے واقف تھے، ان کا تقاضا تھا کہ یہ جلد چھپ کر منظر عام پر آجائے. کئی سال کے انتظار کے بعد جب اس کا اشتہار نظر سے گذرا، تو میں نے فوراً یہ کتاب منگائی، اور باوجود سخت اور ضروری مصروفیتوں اور فرائض منصبی کے، اسے ختم کرکے ہی چھوڑی، پڑھتے وقت حاشیوں پر جابجا اپنی یادداشت کے لئے کچھ معلومات لکھے، اب انہی باتوں کو یہاں کسی قدر پھیلا کر بیان کروں گا.

یہ کوئی تنقید نہیں ہے، تنقید اسی وقت ہوتی ہے، جب دلچسپ اور کار آمد ہو، اور یہ اسی صورت میں ممکن ہے، جب ناقد بھی اس کتاب کے موضوع کا ماہر ہو، اور قریب قریب تالیف کے برابر ہی تنقید پر محنت صرف کرے، یہ تو چند بے ربط معلومات ہیں، جو مہینے بھر سے بستر پر پڑے ہوئے ایک بیمار کے کمزور دماغ اور کمزور تر حافظے نے اپنے حالیہ سفر

---

[1] «معارف» اعظم گڈھ جلد ۳۷ نمبر ۵ و ۶

تعلیمی کی بیاض کی مدد سے، اکٹھا کئے ہیں، اس جلدی کی وجہ یہ ہے کہ آج کل جبری آرام ملا ہوا ہے، پھر ایسی فرصت کہاں. اب ذی الحجہ سنہ ١٣٥٤ھ کی ابتدا ہے، عید کے بعد شاید نئی مصروفیتیں ہوں، یہ مضمون اگر کوئی بحران نہیں تو ایک عامی کا بیان ہی' اس سے زیادہ نہیں.

اس تحریر کا ایک باعث یہ بھی ہے کہ ابھی ابھی سال حال کے مقابلے میں کامیاب ہونے پر دو عربی النسل مسلمان حیدرآبادی میرے بھی رشتہ دار، نوجوان، حکومت برطانوی ہند کے ڈفرن جہاز پر قائم کردہ مدرسے میں بحری تعلیم کے لئے بطور کیڈٹ داخل کئے گئے ہیں، یہ خبر سن کر ریاست حیدرآباد کے کھوئے ہوئے ساحل کی تاریخ بجلی بن کر دماغ میں کوند گئی، اور ٹھنڈی آہ نکال کر گرم آنسو ٹپکا گئی.

ایک کمی سب سے پہلے ایک قدیم شکایت' دہرانی پڑتی ہے' جس کے جواب میں «عموم البلوىٰ» کا فقیہانہ عذر بھی اب نا مقبول ہے، وہ یہ کہ اتنی اچھی کتاب اور پھر بھی اشارے (انڈکس) اور کتابیات (ببلیاگرافی) سے محروم، ایک دفعہ میں نے سوربون (پاریس) میں اپنے ایک پروفیسر سے مزاحاً کہا تھا' کہ اشارئے اور کتابیات کی خواہش وہی ناظرین کرتے ہیں، جو سُست اور کام چور ہوں، ان کا جواب میں کبھی نہیں بھولونگا، انہوں نے سادگی سے کہا، ہاں سُست اور کام چور مولف ہی اس محنت اور افادۂ عام سے باز رہتا ہے، سید صاحب کی محنت اور انہماک سے میں واقف ہوں، سید صاحب اپنے شاگردوں سے یہ کام لے سکتے اور اور اپنا قیمتی وقت دوسرے کاموں کے لئے بچاسکتے ہیں' ہمارے اچھے مولفوں کی کتابوں کو دیکھ کر اکثر گرے کا قطعہ یاد آتا ہے.

الی آخره Full many a gems of purest ray serene.

اسماء و اعلام اور مطالب کی ابجدی فہرست نہ صرف ناظرین کو بلکہ خود موٴلف کو ہمیشہ مدد دیتی اور کار آمد ثابت ہوتی ہے، یہی حال حوالوں اور ماخذوں کی کتابوں کے علاحدہ یکجا تذکرے کا ہے، مجھے معلوم نہیں، سید صاحب نے سرہنگ زادہ کی «حقائق الاخبار عن دول البحار» سے استفادہ کیا ہے یا نہیں، کتاب میں «کتابیات» ہوتی تو فوراً تحقیق کرلی جاتی، سرسری ورق گردانی میں اس کا کہیں حوالہ نہیں دکھائی دیا، اس کتاب کی دو ضخیم اور ایک معمولی حجم کی جلدیں عرصہ ہوا مصر میں چھپی ہیں، پہلی جلد میں مسلمانوں کی بحریت ہی کا ذکر ہے.

حدیث کا مواد عہد جاہلیت میں عربوں کی جہاز رانی کے معلومات لغت قدیم اشعار اور قرآن مجید سے تو بیشک حاصل ہوسکتے ہیں، (عکجر[1] صفحہ ۳-٤) لیکن اس سلسلہ میں حدیث کے وسیع ادب کو ہاتھ لگائے بغیر چھوڑ دینا کم از کم، طالب علمانہ، احتیاط کے خلاف ہے، ممکن ہے ان خطبات کی تیاری کا ناقابل یقین کم وقت حدیث سے مواد حاصل کرنے کے محنت طلب کام میں مانع رہا ہو، سرخسی کی شرح «السیر الکبیر للامام محمد» میں متعدد دلچسپ واقعات ملتے ہیں، علی متقی کی کنزالعمال اور تبویت الحدیث (غیر مطبوعہ) میں تو بحری سفر پر متعدد مستقل باب ملتے ہیں.

لغت کشتی اور جہاز کے الفاظ» (عجکر صفحہ ٥-٦) صرف دس دئے گئے ہیں، لیکن یہ فہرست بہت ہی سرسری ہے، اول تو ان لغت کی کتابوں کی ورق گردانی ضروری ہے، جن میں فن دار الفاظ یکجا کئے گئے ہیں، پھر اس موضوع پر لکھے ہوئے جدید رسالے بھی دیکھنے ضروری ہیں.

---

[1] «عکجر مخفف ہے» عربوں کی جہازرانی کا،

مثال کے طور پر وستن فیلڈ Westenfeld کا رسالہ (Die Namender Schiffe im arabischen) (جہازوں کے نام عربی میں) اس میں کوئی سو نام ہیں، میں یہاں ان کو بلا تنقید بہ ترتیب ابجدی دہرا دیتا ہوں، شاید یہ رسالہ آسانی سے ہر کسی کو دستیاب نہ ہو سکے۔

اسطول (ج، اساطیل)
اسطولا
برکوس، لابرکوس
برمة
بریک
بسطة
بطاس
بطان
بطسه
بوس، بوص، بوصی
بیرجة
تلوی
جاریة، (ج۔ جوار)
جاسوس
جبجلیة
جدی
اعراری
بارجه
جفاء، جفایة
جفل
جفن
جلبه
جنک
حراقه، حراک
حمالة
حمامه
خلیج
خلیة
خن
خیطیة
دغیض
دقل
بالوع
باہرات
ذبیبة
رکوه
رماده[١]
رمث
زیرباذیه
زبزب
زلاج
زلال
زوراء
زورق
سفینة
سکان
سلور
سماریه
بحریه
براکیة
سوقیة
شباره
شباک
شبوق
شختور
شختوه
شلملی
شلندی
شموط
شنان
شکولیة
شینی
صلفه
طبطاب
برعانی
برکة، لبرکة
ظُلطل
عجوز
عدولی
عرواس
عشاری، عشری
غارب
غراب
فلک، فلوک
فلوکة
قادس
قارب
قُرقور، قرقوره
قطعات
کارونیة

---

[١] الرماده (Armada)

جراب ذات الرفیف سمیر طریده کلک[1]
جرم ذونیج سنبوق طیار، طیره کندوریات
لاطنة، مرکب، مصباب، لمقوطة، واجبات،
ماجشون، مرکوس، معبر، ناغضة، دبحیة
ماشوت، مسجیة، معدیة، نقیر[2]، ہرہور،
مثلثه مستعام مقلع نهبوغ،
مرزاب، مسطحات، یکته، واسطیة،

اسی سلسے میں ابن مماتی کا بھی ایک اقتباس (بحوالۂ وستنفلد) دل چسپي سے خالی نہ ہو گا

الاسطول المنصور هوالان یجری فی دیوان الجیش المصری وسنذکر حاله فی موضعه ، اسماء مراکبه طریده، شینی ، مسطح، حراقة مرکوس، شلندی، اعراری، ومنفعة المسلمین به اشهر من ان تذکر ، واکثر من ان تحصر فاما الطریدة فانها برسم حمل الخیل، و اکثر ما تحمل اربعین فرسا، واما الحمالة

اسطول منصور ، اور وہ مصری محکمۂ فوج میں رائج ہے، اور اپنے موقع پر ہم اس کا حال لکھیں گے، اس بیڑے کے جہازوں کا نام یہ ہے ، طریده، شینی، مسطح، حراقه ، مرکوس ، شلندی، اعراری، اس سے مسلمانوں کو جو فائده پہنچتا ہے اس کے ذکر کرنے کی ضرورت نہیں بلکه عام طور پر

---

[1] القلقشندی نے صبح الاعشی ، میں ایک لفظ «ککة» بھی دیا ہے، جس کی جمع کککک بتائی ہے اور اس سے ایک رسم الخطی لطیفه بھی بیان کیا ہے، جو باصلاح خفیف یوں ہو گا، ما رأینا کککا ککککک (ہم نے تیری کشتیوں جیسی کشتیاں نہیں دیکھیں) یعنی پانچ کاف ایک ہی لفظ میں یکجا جمع ہو گئے ہیں

[2] شاید اس سے ناقره یا نقاره کا لفظ تار پیڈو کے لئے برتا جا سکتا ہے ، شاید خراقة بھی، (اخرقتها لتخرق اهلها ،)

فيحمل فيها الغلة، و اما الشلندى فانه مركب مسقف تقاتل الغزاة على ظهره وجدا فون يجد فون تحته، واما المسطح فهو فى معناه فاما الشينى، و يسمى الغراب (نسخة العرات)، ايضاً فانه يجدف بمائة و اربعين مجداف و فيه المقاتلة و الجدا فون والحراقة مختصرة وربما كانت ماية (لمة) و حوالى ذلك والعرارى (الاعزارى) من توابعه يحمل فيه الازوار، و المركوس لطيف لنقل الماء لخفته يدخل على المواضع و يكون وسقه (وسعنده) دون مائة اردب

مشہور ہے، اور اس کا احاطہ نہیں کیا جا سکتا، طریدہ گھوڑوں کے لادنے کے لئے مخصوص ہے، اور زیادہ سے زیادہ اس پر چالیس گھوڑے لادے جاتے ہیں۔ حمالہ میں غلہ لادا جاتا ہے، شلندی ایک چھت والا جہاز ہے، جس کی چھت کے اوپر سے سپاہی لڑتے ہیں اور ملاح اس کے نیچے ہوتے ہیں، مسطح بھی اسی قسم کا ہوتا ہے، شینی جس کو غراب بھی کہتے ہیں وہ ۱۴۰ ڈانڈ سے چلایا جاتا ہے، اور اس میں سپاہی اور ملاح ہوتے ہیں، حراقہ مختصر ہوتا ہے، اور بسااوقات سو یا اس کے قریب ہوتا ہے، اور عراری اس کے پیچھے پیچھے چلتا ہے، اور اس میں رسد لادی جاتی ہے، مرکوس اپنے ہلکے پن کے باعث پانی لے جانے کے لئے مناسب ہے، اور اس میں ایک سو ادب سے کچھ کم پانی سما سکتا ہے،

زین الدین المعبری کی تحفة المجاهدین فی بعض اخبار البرتکالیین[1] نامی تاریخ ملیبار میں بھی متعدد دیگر نام ہیں،

تمیم الداری، لفظ «داری»، کے معنی بھی (عکجر ص ۸) ملاح کے بتائے گئے ہیں کیا حضرت تمیم الداری کو بجائے قبلۂ بنی الدار کی جانب منسوب کرنے کے، ان کے بحری سفروں کے باعث اس لقب سے ملقب ہونا قرار دیا جائے، تو زیادہ صحیح نہ ہوگا ؟ قصہ تمیم الداری پر مقریزی کا اشاعت طلب رسالہ الضوء الساری لمعرفة خبر تمیم الداری، (مخطوطہ لائڈن و پاریس) کو کو نظر انداز نہیں کرنا چاہئے، اس کا فقرہ یہ ہے:

«تمیم بن اوس الداری یکنی ابارقیة قدم مصر وقیل ان قد ومه کان لغرو البحر»

برشہ لفظ برشہ کا استعمال (عکجر ص۱۷) المعبری نے بھی ملیبار کی تاریخ میں کثرت سے کیا ہے، شاید اس کو Barge, Bark, Barchetta, Barque, Barquette, Barca یوروپی السنہ[2] کے کسی لفظ سے تعلق ہو ممکن ہے پرتگالی تلفظ ہو، پرتگالی لغت اس وقت میرے سامنے نہیں ہے،

زبان زد بحری محاورے، الفاظ کی اس بحث کے سلسلے میں یہ امر بھی شاید قابل ذکر ہے، کہ متعدد بحری محاورے عربوں کی زبان پر چڑھ گئے

---

[1] یہ عربی پرتگالی ترجمے کے ساتھ سنہ ۱۸۹۸ء میں لزبن (پرتگال) میں چھپی ہے۔ رسالہ تاریخ کا شائع کردہ جدید ایڈیشن بلا مبالغہ فی سطر پانچ چھ غلطیوں کا حامل ہے، پتھر کے چھاپے نے اور بھی ناس کردیا ہے۔ مزید براں اس میں بعض اصلاحیں ناشناس ہیں، مثلاً شہر کوشی (مقامی تلفظ کچی کو کوشن (بربنائے Cochin) کر لیا گیا ہے۔

[2] یہ امر شاید دلچسپی سے پڑھا جائے گا، کہ یوروپ کی اصلیت کیا ہے، میرے ایک «سامی لسانیات» کے پروفیسر نے پاریس میں بیان کیا تھا کہ بابل والے

(بقیہ صفحہ ۱۰ پر)

تھے، سمندر سے روز مرہ کے تعلق کے بغیر ممکن نہیں، ان میں سے دو پر کچھ بیان بے محل نہ ہوگا۔

ایک تو خود قرآن مجید (۸ / ۴۸) میں بھی برتا گیا، «تذھب ریحکم» تمہاری ہوا اکھڑ جائیگی، یا تمہاری قوت جاتی رہے گی، اس محاورے کی اصلیت میرے خیال میں باد بانی جہازرانوں کا محاورہ ہوگیا، کہ بادبان سے ہوا بدل گئی، خواہ رخ کے تغیر سے، خواہ باد بان پھٹ یا ٹوٹ جانے سے، تو جہاز اور جہازراں بے بس ہو جاتے ہیں،

دوسرا ایک اور محاورہ «مابل بحر صوفة» کا ہے، اور نہ صرف عبدالمطلب کی جانب منسوب ایک معاہدے [1] میں برتا گیا ہے، بلکہ ہجرت کے بعد ہی آنحضرت صلعم جو معاہدے [2] ہمسایہ عرب قبائل سے کئے ان میں بھی اس کا کئی بار استعمال ہوا ہے، ابن ہشام نے بھی اپنی سیرت میں اسے برتا ہے۔ اس کا سر سری با محاورہ ترجمہ ہوگا، کہ جب تک سمندر موجیں مارتا ہے، یعنی ہمیشہ کے لئے، لیکن خود «صوف البحر» بھی ایک دل چسپ چیز

(بقیہ صفحہ ۹ کا)

مشرقی ملکوں کو شمش آسیا کہتے تھے اور مغربی ملکوں کو شمش اوروپا، عربی داں فوراً پہچان لینگے، کہ شمش وہی ہے جو عربی میں شمس (سورج) کی صورت میں برتا جاتا ہے، آسیا اٹھنے اور نکلنے کے معنی میں مواساۃ (غم دور کرنا ہمدردی کرنا) سے غالباً تعلق رکھتا ہے، موسی (پانی سے نکالا ہوا) بھی اس سے رشتہ رکھتا ہے، بابلی زبان میں (غ) نہیں تھا وہ اسے الف کی طرح پڑھتے تھے اس طرح معلوم ہوگا اوروپا، اور غروب، غرب مغرب میں کتنا گہرا تعلق ہے، انہی بابلی الفاظ سے یوروپ اور ایشیا بنے اور پھیلے ہیں،

[1] زینی دحلان (السیرة المحمدیة) ج ۳ ص ۳۰۳،۳۰۴ [2] ابن سعد ج ۱ ق ۲ ص ۲۶ تا ۲۷ (معاہدات بنو خمرہ، بنو غفار، نعیم بن مسعود اشجعی،)

ہے، اس پر کم کچھ سننے میں آتا ہے، اس لئے اگر ابن البیطار کی کتاب المفردات (ج ٢۔ ص ١٤١ ب) اصطخری (ص ٤٢، س ٦ الخ[1]) اور دوزی (Dozy) کی عربی لغت (Supplement) سے اس صوف البحر یعنی سمندری اون کی تشریح معارف میں کسی وقت شائع کر دی جائے، تو دلچسپی سے خالی نہ ہوگا. اگر موقع ملا تو کسی آئندہ فرصت میں اسے ناظرین معارف کے سامنے پیش کروں گا،

قرآن اور سمندر قرآن مجید میں سمندر کا ذکر (عکبجر ص ٢٤ تا ٤٠) ایک مستقل مقالے کا محتاج ہے، یاد داشت کے لئے لینن گراڈ کے پروفیسر بارتواد کے مضمون کی طرف یہاں صرف اشارہ کروں گا، جس کا جرمن ترجمہ جرمنی کے مشہور شرقیاتی رسالے Zdmg سنہ ١٩٢٩ء (کے صفحہ ٣٧ تا ٤٢) میں ڈاکٹر ریتر نے بعنوان ذیل کیا ہے، Der Koran und dasmeer یعنی قرآن اور سمندر. اصل مضمون Zapiski Kollegii Vostokovendovi p.p. 106,110 میں سنہ ١٩٢٥ء میں شائع ہوا تھا، اس مضمون میں پروفیسر بارتواد آنجہانی نے علاوہ اور باتوں کے اس یوروپی خیال کو پھر سے تازہ کیا ہے، کہ آنحضرت صلعم نے خود ضرور بحری سفر کیا ہو گا، اس کے بغیر قرآن میں سمندر کے سفر وغیرہ کا اتنا مدققانہ اور کثیر، ذکر نہ ہوتا[2]

---

[1] یہ دونوں حوالے خود دوزی کی لغت میں تشریح کے ضمن میں مندرج ہیں،

[2] اس سلسلے میں شاید میرے ایک مضمون کی طرف اشارہ کیا جا سکتا ہے جو انجمن ترقی اردو کے حالیہ شائع کردہ مجموعۂ مضامین «حبش اور اطالیہ» کے ص (١٠٦ تا ١١١) میں خاص اسی مبحث پر ہے، کہ آیا آنحضرت صلعم نے کبھی حبش کا سفر فرمایا تھا، میرا پورا مضمون ص (١٠٠ تا ١١٧) تک ہی ہے، گو بظاہر پورا باب ص (١٢٤) تک میری جانب منسوب نظر آتا ہے،

قصہ حضرت موسیٰ، و کان وراء ہم ملک یا خذ کل سفینۃٍ غصباً (سورہ کہف) کی بھی کچھ تحقیق شامل کر دی جاتی تو بے محل اور غیر دل چسپ نہ ہوتی،

مرزوقی «مرزاقی» (عکجر صفحہ ۳۷) غالباً طباعت کی غلطی ہے، اس سے مراد المرزوقی ہیں، ان کے زیر تذکرہ کتاب الازمنہ و الامکنۃ میں قسم قسم کے معلومات کا ایک نہایت قابل قدر گنجینہ فراہم کیا گیا ہے، اس کے نام میں وہ وسعت نہیں، جو اس کے مواد میں ہے،

عہد نبوی کے مزید معلومات عہد نبوی کے ان معلومات (عکجر ص ۴۸ تا ۵۰) سے پیاسوں کی تشفی نہیں ہو سکتی، اس سلسلے میں چند اور چیزوں کا اضافہ کیا جاسکتا ہے، مثلاً

(۱) وہ احادیث جن میں بحری جنگوں کی پیشینگوئی ہے، وغیرہ،

(۲) عہد نبوی کی ایک بحری جنگ (حوالہ، طبقات ابن سعد، ج ۲، ق ۱ ص ۱۷ تا ۱۸ [1])

(۳) آنحضرت صلعم کے معاہدے ایلہ (شمال مغربی عرب) اور بحرین (جنوب مشرق عرب) کی بندر گاہوں کے باشندوں سے جن میں بحری جنگوں اور تجارت کے متعلق بھی دفعات ہیں [2]،

نجاشی کا بھیجا ہوا وفد نجاشی کے وفد (عکجر ص ۴۹) کے متعلق عام طور سے مشہور تو یہی ہے کہ جہاز کے ڈوبنے سے ہلاک ہو گیا، وفد کا سر گروہ نجاشی کا بیٹا بھی اسی زمرے میں شامل تھا، لیکن سمہودی

---

[1] معارف: افسوس ہے کہ یہ حوالہ درست نہیں، [2] معاہدۂ ایلہ جویحنہ بن رؤبہ سے ہوا، سیرت ابن ہشام (ص ۹۰۲) طبقات ابن سعد (ج ۱، ق ۲ ص ۳۷) ابوعبید کی کتاب الاموال (فقرہ ۵۱۳) ونیز دیگر کتابوں میں ملے گا، بحرین کا معاہدہ جو قبیلۂ عبدالقیس سے ہوا، ابن سعد (ج ۱ ق ۲، ص ۳۲ تا ۳۳) میں ہے،

نے تاریخ مدینه میں بیان کیا ہے، که نجاشی کا بیٹا مدینه آیا، اور حضرت علی سے رشتۂ سوالات بھی پیدا کرلیا، اور بعد میں اپنے باپ کے مرنے پر مدینه ہی میں رہنا پسند کیا، اور حبشه جا کر تخت نشین ہونے سے انکار کر دیا حبشی وفد کے آنے کا ذکر ابن عبدالباقی وغیره نے بھی کیا ہے، که آنحضرت و فور اخلاق سے ان لوگوں کی خدمت خود فرماتے تھے' اور یه گویا مهاجرین مکه کی حبشه میں پناه دہی کا جواب تھا، ابن عبدالباقی کی الطراز المنقوش (حالات حبشه پر) نیز فضائل حبشیاں کی ایک مطبوعه کتاب سواطع الانوار (ص ۸۲) پر آنحضرت صلعم کے نام آیا ہوا نجاشی اصحمه کا جو خط درج ہے، اس میں اس وفد اور اپنے بیٹے اریحا کے بھیجنے کا ذکر ہے، اگر خط صحیح ہے، تو نامه بر یقیناً نجاشی کا بیٹا ہو گا، مگر یه خط متقدمین کے ہاں نہیں ملتا،

حضرت عمر کتاب الخراج میں امام ابو یوسف لکھتے ہیں، که حضرت عمر نے «قوم من اهل الحراب وراءالبحر» سے تجارتی معاہده کیا تھا، که وه ممالک محروسۂ اسلامیه میں آیا کریں.

قسطنطنیه پر حملے مسلمانوں کے ابتدائی بحری حملوں میں (عکجر ص۴۸تا۵۲ استانبول پر حملوں کا ذکر نہیں نظر آیا، حالانکه حضرت معاویه کے عہد کے حملے کی یاد دلانے والا وہاں حضرت ابو ایوب کا مزار یادگار زمانه ہے، عبدالملک بن مروان کے غالباً بیٹے مسلمه کا حمله بھی قابل ذکر ہے، اسکے واقعات ایک قدیم ترکی تالیف (الاقوال المسلمه فی غزوات المسلمه) میں تفصیل سے ملتے ہیں، جسکے مخطوطے علاوه استنبول کے کتبخانوں کے کیمبرج یونیورسٹی لائبریری میں بھی نظر سے گزرے ہیں، مقدمی کی جغرافیه میں بھی قسطنطنیه کے ذکر میں اس کا کچھ بیان ہے، اور وه لکھتا ہے که قسطنطنیه اس وقت بصرے کے برابر یا اس سے بھی کچھ چھوٹا شہر

ہے، استنبال کے یوروپی حصے میں غلطه کے پل کے قریب جو عرب جامعی ہے، وہ بھی اسی زمانه کی یادگار بیان کی جاتی ہے، اس میں کوئی شک نہیں که گو اس مسجد کی تعمیر جدید حال میں ہوئی ہے، لیکن اسکی طرز بنا استانبول کی باقی تمام مسجدوں سے جدا ہے، اور خالص عربی وضع کی ہے، جس میں بیزنطیق اثر کو دخل نہیں، مسجد کے اندر ایک کتبه بھی ہے، اسکے چند اشعار نقل کرتا ہوں جن سے ضرور تاریخ اور معلومات حاصل ہونگے.

کیم آلتمش آلتی سنه گچمش ایدی ہجرتدن

. . . .

چون اولدی حضرت عبدالملک خلیفه دین

. . . .

مراد ایلدی قسطنطنیه یه او سفر
که قیلدی مسلمه نامداری سرعسکر

. . . .

. . . .

بو دغطمی گوش ایدن عربا بذن اللی بیگ آدم
تعہد ایلدیلر تابعین ایله اول دم
صحابه ونده نیجه کیمسه قیلدی بیله سفر
جناب حقه توکله اولدیار رہبر،

. . . .

. . . .

دیاررده کلوب اول بو شہری فتح ایتدی
ایچنده بولدیغنی مالی جیشه بخش ایتدی

بو بئیتی مال غنیمتله ایلیوب معمور
که نامی اولدی عرب جامعی ایله مشهور

. . . .

. . . .

یدی سنه بوشهر ده اقامت ایلدیلر
بوبار گاه خداده عبادت ایلدیلر

وغیرہ وغیرہ کل چونتیس شعر ہیں، جو میں نے نقل کر لئے تھے، اس کتبے اور اس کے بیانات کی تحقیق شاید کسی اور صحبت میں کر سکوں، جس میں مسجد کے فرش کی پیمائش اور نقشے وغیرہ کی اپنے پاس کے مواد کی مدد سے توضیح وتشریح بھی ہوگی، اوپر کے اشعار سے معلوم ہوگا کہ سنہ ٦٦ھ میں دعوت جہاد پر لبیک کہکر پچاس ہزار عربوں کی فوج جسمیں چند صحابہ اور تابعین بھی شریک تھے، یہاں آئی، مال غنیمت سے اس مسجد کو تعمیر کیا، اور سات سال تک مقیم رہی۔

مصنوعی آبی راستے، مسلمانوں کی ابتدائی بحری کاروائیوں میں مجھے ایک اور واقعہ یاد آتا ہے، جو تاریخ طبری (۲۰۳۸) میں ہے، کہ حضرت خالد بن الولید اپنے سپاہیوں کو کشتیوں میں سوار کراکے عراق کے بعض نہروں سے گزرنا چاہتے تھے، ایرانیوں نے ان کا پانی خالی کر دیا، اور کشتیاں چل نہ سکیں، پھر نہروں میں پانی آنیکے مقام کی مرمت کی گئی اور کشتیاں منزل مقصود کو روانہ ہوئیں۔

امام ابو یوسف کی کتاب الخراج میں آبی راہوں کی مرمت اور نگہداشت پر متعدد فصلیں ہیں، ان کی جانب بھی اس سلسلے میں اشارہ کیا جا سکتا ہے

عرب میں بندرگاہ عربی بندرگاہوں کا ذکر خاصی تفصیل سے (عکجرص ٥٦ تا ٦٠) کیا گیا ہے، اس سلسلے میں عمان کے مشہور بندرگاہ دبا

کے متعلق چند چیدہ معلومات بےمحل نہ ہونگے، اسی طرح بحرین کے بندرگاہ مشقر اور یمن کے بندرگاہ عدن وغیرہ کا ذکر کیا جاتا ہے۔

(... ثم سوق دبا وهی احد ے فرضتی افرض ') العرب یاتیها تجار السند والهند والصین واهل المشرق والمغرب فیقوم سوقها آخر یوم من رجب و كان بیعهم فیها المساومة وكان الجلندی بن المستكبر یعشرهم فیهاوفی سوق صحار ویفعل فی ذلک فعل الملوک بغیرها

پھر بازار دبا ہے اور وہ عرب کا ایک بندرگاہ ہے، جسمیں سندھ، ہند اور چین کے تاجر اور مشرق و مغرب کے لوگ آتے ہیں، اور یہ بازار رجب کے آخر دن میں لگتا ہے' اور ان کی بیع اس بازار میں مساومہ ہوتی ہے، اور جلندی بن مستکبران سے اس میں اور بازار صحار میں عشر لیتا ہے اور اس معاملے میں وہی طریقہ اختیار کرتا ہے، جو بادشاہ لوگ اور بازاروں میں اختیار کرتے ہیں،

(کتاب المجر لمحمد بن حبیب المتوفی سنه ٢٤٥ مخطوطه برٹش میوزیم ورق ٩٥)

ثم یرتحلون بها الی دبا وكانت احد فرض العرب یجتمع بها تجار الهند والسند والصین واهل المشرق والمغرب. . . فیشترون بها یوع العرب الهجر. . . .» (كتاب الازمنه والامكنه للمرزوقی باب ٤٠)

پھر اس کو لے کر وہ دبا کو جاتے ہیں' جو عرب کا ایک بندرگاہ تھا، جہاں ہند، سندھ اور چین کے تاجر اور مشرق و مغرب کے لوگ جمع ہوتے تھے، اور وہاں عرب اور ہجر کے اسباب کی خریداری کرتے ہیں،

٢.... ثم یرتحلون منها الی المشقر بهجر فتقوم سوقها اول یوم من

پھر اس سے مشقر کا سفر کرتے تھے، جو بحرین میں ہے بازار

جمادی الاخرة الی آخر الشهر فتوافی بها فارس یقطعون البحر الیها ببیاعاتهم . . .» (کتاب المجر ورق ٩٤ ـ ٩٥)

جمادی الاخر کے پہلے دن سے مہینے کے آخری دن تک لگا رہتا ہے، اور ایرانی لوگ اپنا سرمایہ تجارت لے کر وہاں بحری سفر کرکے آتے تھے،

٣، ٤ . . . ثم یسرون بجمیع من فیهامن تجار البر والبحر الی الشحر، شحر مهرة ـ فیقوم سوقهم . . . ثم یرتحلون منها الی عدن الا تجار البحر فانه لا یرتحل منهم الا من بقی من بیعه شئی ولم یبعه فیوافی الناس بعدن من بقی معه من تجار البحر شئ ومن لم یکن شهد الاسواق التی کانت قبلها . . . وکان طیب (الطیب؟) الخلق . . . ولم یکن احد بحسن صنعه من غیر العرب حتی ان تجار البحر لترجع بالطیب المعمول تفخر به فی السند والهند وترتحل به تجار البر الی فارس والروم . . .» (المرزوقی باب ٤٠)

پھر وہاں خشکی اور تری کے جو تاجر ہوتے تھے، ان کو لے کر شحر یعنی شحر مہرہ تک جاتے ہیں، اور وہاں ان کا بازار لگتا ہے، پھر وہاں سے عدن کو جاتے ہیں، البتہ بحری تاجروں میں صرف وہی لوگ وہاں سے عدن کا سفر کرتے ہیں جن کا سودا کچھ بکنے سے رہ گیا ہے، اور اس نے اس کو نہیں بیچا ہے، تو عدن میں لوگوں کے پاس وہی بحری تاجر آتا ہے، جس کے ساتھ کچھ مال رہ گیا ہے، اور وہ لوگ بھی عدن میں آتے ہیں، جو اس سے پہلے کے بازاروں میں نہیں گئے تھے اور عطر خاق کو اہل عرب کے سوا کوئی دوسرا عمدہ نہیں بناسکتا، یہاں تک کہ بحری تاجر اس مصنوعی

خوشبو کو لے کر واپس ہوتے ہیں،
تو سندھ اور ہند میں اس پر فخر
کرتے ہیں، اور خشکی کے تاجر
اس کو لے کر ایران اور روم میں
جاتے ہیں،

آبنائے عماں یا باب المندب اسی کے پاس عماں کی دریائی پہاڑیاں ہیں، اور وہ جگہ ہے، جس کو دردور کہتے ہیں، یہ دو پہاڑوں کے بیچ تنگ دریائی راستہ ہے، (باب المندب؟) (عکجر ص ٦٣) یہاں غالباً سہو قلم سے بجائے «آبنائے عماں» کے «آبنائے باب المندب» لکھ دیا گیا ہے، باب المندب بحر قلزم کے دہانے پر ہے، یہاں خلیج فارس کا ذکر ہے،

چین «ہم نے اوپر کی سطروں میں حدود ملک چین تک کے راستے بتائے ہیں» (عکجر ص ٦٦) اس سلسلے میں وہ مشہور مقولہ بیان کیا جاسکتا ہے، جو آنحضرت صلعم سے منسوب کیا جاتا رہا ہے، کہ اطلبوا العلم ولو کان بالصین، اگرچہ یہ حدیث ابن عبد البر نے علم پر اپنی مشہور کتاب میں حضرت انس کی روایت سے درج کی ہے، بیہقی نے شعب الایمان میں، ابن عدی نے الکال میں اور العقیلی نے الضعفاء میں، لیکن ماہرین نے اس حدیث کو موضوع قرار دیا ہے، شاید اس قیاس کو زیادہ دور از کار نہیں قرار دیا جائیگا کہ یہ حدیث اس زمانے کی پیداوار ہے، جب عربوں کے تجارتی تعلقات چین سے بہت مستحکم ہوگئے تھے، اور وہاں کے بگپور (فغفور یابغبور، باگ کے معنی تاتاری اور جدید روسی زبان میں خدا کے ہیں، پور بیٹے کو کہتے ہیں، چینی اپنے بادشاہ کو آسمان کا بیٹا» سے ملقب کرتے رہے ہیں،) کے اسلام لانے کا امکان نظر آرہا تھا، اس وقت چینیوں کی تالیف قلبی کی ضرورت تھی،

تیسری صدی کا سفر نامہ یورپ «ابن فضلان نے بغداد سے روس و بلغار

تک اپنا سفر نامہ مرتب کیا تھا، جس کا مختصر خلاصہ یاقوت نے اپنی معجم البلدان میں شامل کیا ہے» (عکجر ص ۱۰۰) اہل علم میں سے ہر ایک کو یہ سن کر خوشی اور چند کو تازہ خبر معلوم ہوگی کہ مقتدر باللہ عباسی کے (جو تیسری صدی کے اواخر میں خلیفہ ہوا) سفیر ابن فضلان کا کھویا ہوا سفر نامہ مل گیا ہے، اور ایران سے اس کے ایک مکمل نسخہ کی عکسی نقل (فوٹو) برلین کے سرکاری کتبخانے میں آ چکی ہے، اور اب اسے روسی اور دیگر زبانیں جاننے والے چند جرمن شرقیاتی اشاعت کے لئے تیار کر رہے ہیں، اور غالباً ترجمہ بھی تفصیلی تعلیقات اور جدید ترین معلومات کے تقابلی مطالعے کے ساتھ شائع ہوگا۔

جاپان «اہل عرب . . . جاپان کو جزائر واق واق کہتے ہیں» (عکجر ص ۱۱۲) عرصہ ہوا عجائب الہند کے فرانسیسی ضمیمے میں پروفیسر دخویے نے یہ دلچسپ نظریہ پیش کیا تھا، لیکن ابھی دو سال ہوئے پاریس کے رسالہ ژورنال آزیاتیک میں پروفیسر فران (Ferrand) (جس کا چند ماہ قبل انتقال ہوگیا ہے) نے اس بارے میں نئے سرے سے تحقیقات کی ہے اور عربی کے علاوہ چینی اور دیگر ماخذوں سے کثیر مواد فراہم کیا ہے، جس کا خلاصہ بھی انسائکلوپیڈیا آف اسلام میں (عنوان «واق واق» کے تحت) شائع ہوا ہے، اس تفصیلی تحقیقات کا خلاصہ یہ ہے کہ اس سے مراد جاپان نہیں بلکہ بورنیو ہے،

ابن جبیر عربی سیاحوں کے سلسلے میں ابن جبیر کا سفر نامۂ حج بھی قابل ذکر ہے، یہ سلطان صلاح الدین کا ہمعصر ہے، اور اس نے اسپین سے مصر وغیرہ تک جہاز پر سفر کیا تھا، ابن جبیر نے جس دقت نظر سے حالات سفر بیان کئے ہیں، اور اثنائے راہ میں آتش فشاں پہاڑوں، بندرگاہوں وغیرہ کا ذکر کیا ہے، اس سے بہت کچھ حالات معلوم ہوتے ہیں، خاص کر بحری سفر میں مسافر کے تجربے بہت دلچسپ ہیں،

بحری نقشے سامان و آلات جہازرانی کے سلسلے میں بحری نقشوں کا ذکر (عکجر ص ۱۱۹ تا ۱۲۲) کیا گیا ہے، اس سلسلے میں ایک حالیہ تحقیق کا ذکر کیا جاسکتا ہے، کولمبس نے امریکہ کا ایک نقشہ تیار کیا تھا، جو اب ناپید ہے، مشہور ترکی ماہر بحریات پیری رئیس اس کا تقریباً ہمعصر تھا، ترکی میں ان دنوں سلیمان اعظم جیسے اولو العزموں کا دور تھا، جو دنیا کو فتح کرنے کے منصوبے رکھتے تھے[1]، ایسے زمانے میں سرکاری افسروں کے معلومات بھی عصری (اپ‌ٹوڈیٹ) ہوا کرتے تھے، چنانچہ پیری رئیس نے کولمبس کا نقشۂ امریکہ، کسی طرح حاصل کیا، اور اپنے نقشۂ عالم میں شامل کرکے شائع کیا، یہ نقشہ کتبخانہ توپ قپوسرائے (استانبول) میں ملا، اور کوئی تین سال ہوے کہ اس کو بون یونیورسٹی کے صدر کلیہ شرقیات اور جرمن مجلس شرقیات کے معتمد ڈاکٹر پاول کالے (P. Khale) نے ایک طویل مقدمہ کیساتھ شائع کیا ہے، (ایک ضخیم تر کتاب اسی موضوع پر انگریزی میں بھی پروفیسر کالے نے لکھی ہے، جو امریکہ کی کسی یونیورسٹی کی جانب سے شائع ہوگئی ہے، یا ہونیوالی ہے)،

لائٹ ہاوز (عکجر ۱۲۲) کے سلسلے میں بھی پروفیسر کالے کی ایک کتاب کا ذکر کیا جاسکتا ہے، جس میں اسکندریہ کے مشہور

---

[1] اس کا سفیر چین گیا تھا، تاکہ وہاں کی فوجی قوت وغیرہ کا اندازہ لگائے، سفر کی رپورٹ جو خطائی نامہ کے نام سے فارسی میں لکھی گئی تھی، اور جس کے بعد میں ایک ناقص ترجمہ ترکی زبان میں بھی ہوا ہے چین کے متعلق معلومات کی انسائکلوپیڈیا ہے، اس کا جرمن ترجمہ مجھ سے کرایا گیا تھا، جو اب چینی ماخذوں کے حواشی کے اضافے کیساتھ مع اصل فارسی متن قریب میں شائع ہوگا یہ کام جرمن مجلس شرقیات کے معتمد اور اسکے رسالے کے اڈیٹر ڈاکٹر کالے انجام دے رہے ہیں۔

منارے کے متعلق جملہ مل سکنے والے عربی و دیگر معلومات مع تصاویر شائع ہوئے ہیں،

صورالکواکب، صورالکواکب (عکجرص ١٢٤) پر ایک نہایت قدیم رسالہ کتاب الازمنہ لیوحنا بن ماسویہ المتطبب المعلم الفلکی سنہ ١٩٢٢ع میں مصر میں شائع ہوا ہے، [1] اس میں سال کے بارہ مہینوں کی فلکی کیفیت تفصیل سے دی گئی ہے۔

قطب نما، قطب نما پر جسے جہت نما یا سمت نما کہنا شاید زیادہ موزوں ہو، عربوں کے متعلق بہت دلچسپ مواد یکجا کیا گیا ہے۔ (عکجرص ١٢٦ تا ١٣٧) مگر یہ چیز اس سے بہت زیادہ پرانی ہے، حال میں چند ماہ قبل حیدرآباد کے ضلع رائچور میں مسکی نامی مقام پر اثری کھدائی کے سلسلے میں زمانہ ما قبل تاریخ کے عہد حجری کی جو چیزیں دریافت اور دستیاب ہوئی ہیں، ان میں تین عدد جہت نما بھی صحیح وسالم حالت میں ملے ہیں۔ ان پر سولہ جہتوں کے نشان اور ذیلی جہتوں کی علامتیں صاف طور سے نمایاں ہیں، کسی دل جلے نے کہا ہے کہ اس چرخ کہن کے نیچے خود ہمارے اپنے سوائے کوئی چیز نئی نہیں۔

ایرانی ملک یمن میں، ایرانیوں کی تجارتی اور دیگر ماوراء البحر نوآبادیوں کا ایک سرسری ذکر (عکجرص ١٤٤ تا ١٤٥) اشارةً کر دیا گیا ہے، پارسیوں نے آنحضرت صلعم کی ولادت کے بعد بحری حملہ کرکے یمن پر قبضہ کر لیا تھا، وہرز سپہ سالار وگورنر کے ساتھ آئے ہوئے یہ لوگ ابناء کہلاتے تھے، یہ لوگ عہد نبوی میں مسلمان ہوگئے، اور کشوری عہدوں پر سرفراز کئے گئے، حضرت ابوبکر صدیق رض کے زمانے میں ردت کے موقع پر یمن کے عربوں میں «یمنی قومیت» کے جو جذبات پیدا ہوئے تھے وہ آج

Bulletindel' Instilutdel, Egypte XV 1933 P 235—256.-1

چودہویں صدی ہجری میں ترکی، مصر، ایران وعراق وغیرہ کے حالات کو دیکھکر اپنی حیرت انگیز قدامت دکھاتے ہیں،

«.. ولما سمع بذلک قیس ارسل الی ذی الکلاع واصحابه ان الابناء نزاع فی بلادکم ونقلاء فیکم و ان تترکوهم لن یزالوا علیکم وقد اری من الرای ان اقتل روسهم واخرجهم من بلادنا فنترءوا فلم یمالئوه و لم ینصروا الابناء واعتزلوا»

تاریخ طبری ص ١١٩٩٠

جب قیس نے اس کو سنا، تو ذی الکلاع اور اسکے ساتھیوں کو پیغام دیا کہ ابناء تمہارے ملک میں اجنبی ہیں، اور دوسری جگہ سے منتقل ہوکر آئے ہیں، ان کو چھوڑ دوگے تو تم پر ہمیشہ مسلط رہیں گے، میری رائے تو یہ ہے کہ ان کے سرداروں کو قتل کردوں اور اپنے ملک سے ان کو نکالدوں، تو یہ لوگ الگ ہوگئے، اور اوسکی موافقت نہیں کی اور ابناء کی بھی مدد نہیں کی بلکہ غیر جانب دار رہے۔

ہندی امیرالبحر، جہاز رانوں کا ذکر کرتے ہوئے (عکجرص ١٤٤ تا ١٥٣) عربوں کے ساتھ، ترکوں وغیرہ تک کا ذکر کردیا گیا ہے۔ اور محروم ہے تو غریب ہندوستان، ملیبار میں پرتگالی حملوں کے زمانے میں کالیکٹ پر سامری(Zamorin)لقب کے راجے حکمراں تھے، ان کی بری فوج میں مسلمانوں کی کافی تعداد تھی لیکن بحریہ معلوم ہوتا ہے کہ خالص اسلامی تھا، زین الدین المعبری کی تحفۃ المجاہدین فی بعض اخبار البرتکالین اور مسٹر پانکار کی حالیہ کتاب(Malabar and the Portugues) میں اس بات کا کافی مواد ملتا ہے۔ کہ کنج علی مرکار کا خاندان موروثی طور پر راجا

سامری کا امیر البحر تھا، چونکہ ملیباری مسلمان تاجر رہے ہیں، اور مذہبیت کے باعث ہر سال ان کے بہت سے لوگ حج کو جایا کرتے تھے، اسی لئے ان میں جہاز رانی بڑی ترقی کر گئی تھی، کنج علی مرکار کا خاندان اب بھی غالباً شہر نپانی (ملیبار) میں آباد ہے، اگر اس خاندان کا کوئی رکن یا کوئی اور صاحب ہمت و معلومات اس امیرالبحر خاندان کی تاریخ مرتب کرے، تو نہ صرف دکن یا ہند بلکہ مسلمانوں کے لئے باعث نازش ہوگا، کہ کس طرح مٹھی بھر آدمیوں اور گنتی کی کشتیوں سے ان مجاہدوں نے «سمندروں اور مشرق کے مالک» پرتگال کا نسلوں تک سمندر میں ناک میں دم کر رکھا تھا۔

ہندوستان کی تاریخ ترکی ماخذوں سے اسی طرح ایک بعد کے زمانے میں بعض مسلمان ملیباری ریاستوں کے حکمرانوں نے سلطان ترکی کو جہاز پر دو ہاتھی بھیجے (جن میں سے ایک راہ میں مر گیا) اور ایک قصیدہ عربی میں لکھا کر یوروپی عیسائیوں کے مظالم کے خلاف مدد کی التجا کی تھی ایک ترکی مورخ ان حالات کے سلسلے میں لکھتا ہے، کہ قصیدہ کی عربی میں بہت سی غلطیاں تھیں، اور وزن وغیرہ بھی درست نہ تھا، سفارت چند روز انتظار کر کے ناکام واپس ہوئی،

ہندوستان کے بہت سے واقعات ترکی تاریخوں اور سفر ناموں میں ملتے ہیں، مغلیہ عہد اور اس کے بعد کے زمانوں کے متعلق ممکن ہے کہ کبھی ان سے ملک کو روشناس کرانے کی فرصت ملے،

عربوں کے بحری تصانیف «عربوں کی بحری تصانیف» (عکجر ص ۱۵۳) پر گوس رہنگ زادہ کی مذکورۂ بالا کتاب کے سوا کسی اضافے کے قابل نہیں ہوں لیکن کسقدر افسوس ہوتا ہے کہ ابن ماجد وغیرہ کی پاریس سے شائع شدہ کتابوں کے فرانسیسی دیباچے سے اب تک فائدہ نہیں اٹھایا جا سکا ہے،

علی گڑھ کے ایک سابق پروفیسر صاحب نے ایک مرتبہ اس کے کسی باب (جو شاید انگریزی میں تھا) کا معارف میں ترجمہ شروع کیا تھا، ہندوستان میں بفضل خدا اب کافی تعداد فرانسیسی دانوں کی پیدا ہوگئی ہے، خود جامعہ عثمانیہ میں کم از کم نصف درجن اساتذہ (جن میں دو پاریس کے ڈاکٹر ہیں) سید صاحب کو مدد دے سکتے ہیں، ایسی علمی چیزوں میں کوئی ایسی بات نہیں چھوڑ دینی چاہئے، جو ذرا کاوش پر قابل عمل ہو جاتی،

سند باد بحری، الف لیلہ اور ہومر کی نظم نہ معلوم اہل علم میری اس رائے پر کیا کہیں گے، کہ الف لیلہ سے بھی مواد حاصل کرنا چاہئے تھا، علاوہ متعدد «بحریت آمیز» قصوں کے اس میں سند باد بحری کے سفر قابل ذکر ہیں، یہ افسانے یقیناً اسی زمانے کی پیداوار ہیں، جب عربی جہازرانی اوج عروج پر تھی، بحری سیاحوں اور ملاحوں کی کہانیاں غالباً تیسری صدی ہجری میں زیادہ ہوگئی تھیں، کہ ان سے سند باد کے سات بحری سفروں کے لئے کافی مواد فراہم ہوسکتا تھا،

سند باد کے سلسلے میں ایک زیادہ اہم مسئلے پر کچھ کہنا ہے، جرمنی اور فرانس کے اساتذہ سے بھی میری اس بارے میں گفتگو رہی ہے، اور وہ میرے دلائل کو «کافی وزندار اور قابل غور» قرار دیتے رہے ہیں، وہ یہ کہ عام طور سے کہا جاتا ہے کہ مسلمان عربوں نے یونان سے علوم و فنون تو لئے لیکن ادب و شعر کو اپنی زبان میں ترجمہ کرکے منتقل نہیں کیا، اس سلسلے میں ایک بڑا ثبوت یہ پیش کیا جاتا ہے کہ ہومر کی نظموں کا ترجمہ ابھی اسی صدی میں ہوا، اس سے پہلے کبھی نہیں ہوا، لیکن سند باد کے قصوں کو یولیسیس کے واپسی وطن کے بحری اور مہمات بھرے سفر کے ساتھ ملاکر جو شخص پڑھتا ہے، وہ ان کی یکسانی سے متأثر اور حیرت زدہ

ہونے بغیر نہیں رہ سکتا، ناظرین سند باد کے تیسرے سفر کے اس قصے سے خالی الذہن نہ ہوں گے، کہ سند باد مع اپنے ہمراہیوں کے ایک جزیرہ میں پہنچتا ہے، جہاں ایک آنکھ والا دیو رہتا تھا، اس نے ان کو اپنے رہنے کے مقام پر بند کر دیا، اور روزانہ دو ایک آدمیوں کو آگ پر بھون کر کھانے لگا۔ آخر سند باد نے اپنے ساتھیوں کی مدد سے ایک دن رات کو سوتے میں دہکتی ہوئی سلاخ سے اس دیو کو اندھا کر دیا، اور سب بھاگ نکلے، اس قصے کے ساتھ یولیسیس کا واقعہ جو ہومر نے لکھا ہے، کسے یاد نہ آئے گا، جو ایک آنکھ والے سائکلوپ پولی فیم کے ساتھ پیش آیا، اور جو جزئی تفصیلات میں بھی بالکل اس سند بادی قصے سے مشابہ ہے، بحری سفر مصیبتیں اور انجام میں ہیرو کی کامیابی، یہ یولیسیس کی مہموں اور سند باد کے سفروں دونوں میں مشترک ہیں۔

اس سے سوائے اس کے کیا نتیجہ نکالا جاسکتا ہے کہ ہومر کی نظم پوری طرح یا کم ازکم اس کے بہت سے قصے عربوں میں اتنے معروف اور زبان زد ہوگئے تھے، کہ لوگ ان کو اب اجنبی نہیں خیال کرتے تھے، ابن ندیم (الفہرست ص ۳۰۵) کا بھی خیال ہے، کہ سند باد اجنبی اور غالباً ہندی تالیف معلوم ہوتی ہے، لیکن جیسا کہ ابھی عرض ہوا اسے ہندی کی جگہ یونانی سے ماخوذ قرار دینا صحیح تر معلوم ہوتا ہے۔

یہ چند ناچیز ملاحظات ہیں، جو مولف فاضل کے غور کے لئے پیش کئے جاتے ہیں،

غلط نامه

صفحه	سطر	غلط	صحیح
۱	۶	تنگ	تنگ وقت
۲	۱۷	الغرض نامعلوم	الغرض عرب نامعلوم
۲	۲۱	لا یقبی	لا یقی
۴	۲۱	انهوں نی	انهوں نی کتنی
۵	۱۷	الجبریة	البحریة
۱۲	۱۰	اس کی معنی	اس معنی
۱۳	۵	قابس	فارس
۱۳	۱۱	پرانی معنی میں سامان کرنی	پرانی معنی سامان کرنی
۱۳	۱۴	پهیکهنی	پهیکنی
۱۴	۴	بحر روم	بحر روم کی
۱۵	۱	نعث	لغت
۱۶	۲۰	ابن ایثر	ابن اثیر
۱۷	۸	لسیمی	یسمی
۱۷	۱۰	اس کو	اس کی
۲۲	۱۶	یعلم	یعلو
۳۳	۳	سنه	سنه ۳۳۴ هـ ۹۴۵ ع
۴۳	۱۷	وه عظیم الشان	دو عظیم الشان
۴۶	۱	سویر	سویز
۴۶	۹	عمر بن لخطاب	عمر بن الخطاب
۴۷	۱۳	بتهیکر	بیتهکر
۴۸	۱۶	قیس حارثی	قیس حارثی
۴۸	۲۰	صفحه	صفحه ۱۲۳
۴۹	۱۳	دوسرا	دوسرا حمله
۴۹	۲۰	فتح	فتوح
۵۰	۳	محمد بنی قاسم	محمد بن قاسم
۵۰	۲۲	فتح	فتوح
۵۲	۲۱	کسی	کس

صفحه	سطر	غلط	صحیح
۵۹	۱۳ و ۲۱	غلافه	غلافقه
۶۰	۲	بندرگاه کر حبشه سی خصوصیات	بندرگاه کو حبشه سی خصوصیت
۶۰	۵	ناصح	ناصع
۶۰	۶	غلافه بشاری کی زمانه	غلافقه بشاری کی زمانه میں
۶۱	۸	آبادی	آباد
۶۴	۶	کو کو ملی	کو کم ملی
۷۰	۱۶	میں میں	میں
۷۲	۹	کشتنان	کشتیاں
۷۲	۲۱	افریقه	افریقیه
۷۳	۹	بنایا تها اس کی	بنایا تها مهدیه تها اسکی لئی
۷۸	۴	عیدین	عبدیین
۷۸	۷	صلاح الدین بی	صلاح الدین نی
۸۶	۲۲	واضع	واضح
۸۹	۳	یتعطف	ینعطف
۸۹	۱۸	اس کی	روس کی
۹۴	۱۲	العمید	الصمید
۹۶	۲۱	شهر	شحر
۹۹	۱۰	ابو الغدا	ابو الفدا
۱۰۱	۱	موزبیق	موزمبیق
۱۰۲	۱	البصر	ابصر
۱۰۶	۱۰	تجارت	تجارب
۱۰۷	۵	خرز	خزر
۱۲۵	۵	کتاب المباوی	کتاب المبادی
۱۳۰	۵	یحلون	یحماون
۱۳۰	۱۴	الخلیفة	الخلیقة
۱۳۳	۲	هنده	هذه

صفحہ	سطر	غلط	صحیح
١٣٣	٨	بحرحال	بہرحال
١٣٤	١	وازادام	ازدام
١٣٥	١	قاس	قیاس
١٣٨	١٢	علمیات	عملیات
١٣٨	١٥	جیمس پرنسپ نے	جیمس پرنسپ جس نے

صفحہ	سطر	غلط	صحیح
١٤١	٣	اور سیرا	اور سیراف
١٤١	١٨	حکامیں	عکامیں
١٤٢	١٧	الارجد	الارجل
١٤٨	٧	ربعیہ	ربیعہ

مطبوعہ۔

ادبی پرنٹنگ پریس،

۸ شیفرڈ روڈ، بمبئی ۸